

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra statistiky



Bakalářská práce

**Bodový systém České republiky a jeho vliv na
bezpečnost silničního provozu**

Eva Przyczková

© 2023 ČZU v Praze

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Eva Przyczková

Ekonomika a management

Název práce

Bodový systém České republiky a jeho vliv na bezpečnost silničního provozu

Název anglicky

The point system of the Czech Republic and its impact upon road traffic safety

Cíle práce

Cílem bakalářské práce je zhodnotit vývoj dopravní nehodovosti od zavedení bodového systému a jeho dopad na chování řidičů. Bude sledováno, zda bodový systém vede k větší bezpečnosti silničního provozu a jaké dopravní přestupky se nejčastěji vyskytují. Práce se také zaměří na vymezení a porovnání různých faktorů, které mohou mít vliv na nehodovost a páchání dopravních přestupků, jako je např. věk, pohlaví nebo jak dlouho je řidič vlastníkem řidičského oprávnění.

Metodika

Při zpracování bakalářské práce budou použity základní metody analýzy časových řad, založené na grafickém zobrazení a výpočtu elementárních charakteristik. Vzhledem k tomu, že bude realizováno dotazníkové šetření, budou získaná data z tohoto šetření posuzována prostřednictvím metod z oblasti analýzy kategoriálních znaků. V rámci této analýzy budou vytvářeny kontingenční tabulky, kdy bude testována hypotéza o možné závislosti znaků a hodnocena síla případně zjištěné závislosti. Případné další statistické metody pak budou doporučeny v průběhu zpracování bakalářské práce.

Doporučený rozsah práce

40 -60 stran

Klíčová slova

Silniční provoz, dopravní nehoda, přestupek, bodový systém, bezpečnost silničního provozu, časová řada, dotazníkové šetření

Doporučené zdroje informací

- BERAN, Tomáš. Nová pravidla silničního provozu: bodový systém a další změny silničního zákona. Brno: Computer Press, 2006. 99 s. ISBN 80-251-0909-7.
- HINDLS, Richard, ARLTOVÁ, Markéta, HRONOVÁ, Stanislava, MALÁ, Ivana, MAREK, Luboš, PECÁKOVÁ, Iva, ŘEZANKOVÁ, Hana. Statistika v ekonomii. Praha: Professional Publishing, 2018. 395 s. ISBN 978-80-88260-09-7.
- LISÁ, Zuzana. Agresivita na silnicích, aneb Proč se za volantem chováme jinak? Praha: Wolters Kluwer ČR, 2011. 131 s. ISBN 978-80-7357-615-8.
- ŘEZANKOVÁ, Hana. Analýza dat z dotazníkových šetření. 3. vyd. Praha: Professional Publishing, 2011. 223 s. ISBN 978-80-7431-062-1.
- SCHRÖTER, Zdeněk. Nová pravidla a bodový systém. Praha: Grada, 2006. 102 s. ISBN 80-247-1642-9.
- STODOLA, Jiří a kol. Analýza dopravní nehodovosti: vysokoškolská učebnice. Brno: Univerzita obrany, 2014. 150 s. ISBN 978-80-7231-938-1.
- SVATOŠOVÁ, Libuše, KÁBA, Bohumil. Statistické metody II. Praha: Česká zemědělská univerzita, Provozně ekonomická fakulta, 2008. 105 s. ISBN 978-80-213-1736-9.
- ŠACHL, Jindřich. Analýza nehod v silničním provozu. Praha: České vysoké učení technické, 2010. 144 s. ISBN 978-80-01-04638-8.

Předběžný termín obhajoby

2022/23 LS – PEF

Vedoucí práce

Ing. Pavla Hošková, Ph.D.

Garantující pracoviště

Katedra statistiky

Elektronicky schváleno dne 28. 6. 2022

prof. Ing. Libuše Svatošová, CSc.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 27. 10. 2022

doc. Ing. Tomáš Šubrt, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 15. 03. 2023

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci " Bodový systém České republiky a jeho vliv na bezpečnost silničního provozu " jsem vypracovala samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu použitých zdrojů na konci práce. Jako autorka uvedené bakalářské práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušila autorská práva třetích osob.

V Praze dne 15. 3. 2023

Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala Ing. Pavle Hoškové, Ph.D. za odborné vedení mé práce, za její čas a cenné poznámky. Dále bych tímto chtěla vyjádřit poděkování všem respondentům, za jejich přínos pro výzkumnou část této bakalářské práce. Poděkování také patří Bc. Lukášovi Pugnerovi za jeho cenné a velmi podnětné rady při zpracování práce. Dále bych tímto poděkovala Mgr. Jakobovi Stadlerovi, řediteli Odboru komunikace Ministerstva dopravy, za poskytnutí bližších informací k dané problematice. V neposlední řadě patří obrovské poděkování mé rodině, bez které bych tuto práci nemohla dokončit.

Bodový systém České republiky a jeho vliv na bezpečnost silničního provozu

Abstrakt

Bakalářská práce je zaměřena na bodový systém v České republice a na jeho vliv na bezpečnost silničního provozu od jeho zavedení. Práce se zabývá analýzou vývoje počtu dopravních nehod od roku 2006 do roku 2022 s podílem nehod, na kterých se podílí mladí řidiči a hodnotí dopad na snížení nehodovosti. Za sledované období 2007-2022 jsou vybranými ukazateli počet bodovaných řidičů a počet 12 bodovaných řidičů s vlivem pohlaví. Ke zpracování dat byly využity metody časových řad. V práci je také zpracováno šetření z osobně vytvořeného dotazníku na názor respondentů na bodový systém a jeho chystanou novelizaci. Data byla zpracována pomocí metod asociačních a kontingenčních tabulek. Data byla získána ze statistických ročenek Ministerstva dopravy České republiky, Českého statistického úřadu, Policie České republiky a vlastního dotazníkového šetření. V závěru práce je vyhodnocení dosažených výsledků a jsou zpracovány návrhy ke zlepšení bezpečnosti v silničním provozu.

Klíčová slova: silniční provoz, dopravní nehoda, dopravní přestupek, bodový systém, bezpečnost silničního provozu, časová řada, dotazníkové šetření

The point system of the Czech Republic and its impact upon road traffic safety

Abstract

The bachelor's thesis is focused on the point system in the Czech Republic and its influence on road traffic safety since its introduction. The work deals with the analysis of the development of the number of traffic accidents from 2006 to 2022 with the proportion of accidents involving young drivers and evaluates the impact on reducing the accident rate. For the monitored period 2007-2022, the selected indicators are the number of scored drivers and the number of 12 scored drivers with the influence of gender. Time series methods were used for data processing. The work also includes an investigation from a personally created questionnaire on the opinion of the respondents on the point system and its upcoming amendment. The data was processed using association and contingency table methods. The data were obtained from the statistical yearbooks of the Ministry of Transport of the Czech Republic, the Czech Statistical Office, the Police of the Czech Republic and our own questionnaire survey. At the end of the thesis, there is an evaluation of the achieved results and suggestions for improving road traffic safety are elaborated.

Keywords: road traffic, traffic accident, traffic violation, point system, road safety, time series, questionnaire survey

Obsah

1 Úvod	9
2 Cíl práce a metodika	10
2.1 Cíl práce	10
2.2 Metodika	10
2.2.1 Časové řady	10
2.2.2 Asociační tabulky	12
2.2.3 Kontingenční tabulky	12
3 Teoretická část práce	14
3.1 Bodový systém v České republice	14
3.2 Záznam bodového hodnocení	14
3.3 Bodové hodnocení nejčastějších přestupků v roce 2022	15
3.4 Struktura pozemních komunikací	16
3.5 Dopravní nehoda	18
3.5.1 Vliv věku řidičů na nehodovost.....	18
3.6 Alkohol za volantem	19
3.7 Chystaná novelizace zákona o provozu na pozemních komunikacích	21
3.8 Bodový systém v Evropě	22
3.9 BESIP	24
3.9.1 Kampaně	25
3.10 Prevence dopravních nehod	25
4 Praktická část práce	27
4.1 Vývoj počtu dopravních nehod.....	27
4.2 Vývoj počtu bodovaných řidičů.....	28
4.3 Vývoj počtu 12 bodovaných řidičů.....	30
4.4 Dotazníkové šetření	31
5 Výsledky a diskuse	40
6 Závěr	42
7 Seznam použitých zdrojů	44
8 Seznam tabulek, grafů a zkratk	47
8.1 Seznam tabulek	47
8.2 Seznam grafů	47
8.3 Seznam použitých zkratk	47
Přílohy	48

1 Úvod

Se silničním provozem se každodenně setkává drtivá většina obyvatel. Buď v roli chodců, pasažérů nebo řidičů. Pro mnoho obyvatel je přeprava autem důležitým způsobem, jak se dostat z místa A do místa B. Automobil ve většině případech zkracuje čas strávený cestováním a stal se nepostradatelným. V poslední době rapidně vzrostl nákup aut a tím pádem se zvýšila hustota silničního provozu. Účastníci provozu si tím pádem musí více dávat pozor na pozemních komunikacích. Musí si také uvědomit, že svým chováním v silničním provozu mohou ovlivnit svůj život i životy ostatních.

Čím více je na silnici účastníků provozu, tím se zvyšuje i pravděpodobnost vzniku nehody. Aby takovým nehodám šlo nejvíce zabránit, jsou nastolena nejrůznější opatření od moderních technologií použitých v autech, které se snaží zajišťovat co nejvíce bezpečnosti pro řidiče při jízdě, až po úpravu pravidel silničního provozu. Výraznou změnou v silničním provozu České republiky se stal bodový systém zavedený v roce 2006.

Hlavním účelem zavedení bodového systému bylo právě snížit počet nehod a prevence vůči páchání přestupků a trestných činů na silnicích. Od roku 2006 bodový systém prošel mnoha úpravami a novelizacemi, které se snaží minimalizovat dopravní nehody a přestupky. Po nasbírání určitému počtu bodů je řidiči jako trest odebrán řidičský průkaz. V posledních letech se mluví o další novelizaci bodového zákona, který by měl zpřísnit tresty za spáchání některých závažnějších prohřešků, jako je překročení povolené maximální rychlosti nebo alkohol za volantem, zjednodušit systém udělování bodů nebo snížit počet bodů pro mladé řidiče na polovinu.

Hlavní věc, kterou by si každý člověk, který usedne za volant, měl uvědomit, že auto není jenom dopravním prostředkem, ale hlavně strojem, který má někdy charakter ublížení na zdraví. Proto by každý řidič měl k řízení přistupovat zodpovědně o ohleduplně vůči ostatním, aby se ve zdraví dostal do požadovaného cíle.

2 Cíl práce a metodika

2.1 Cíl práce

Cílem bakalářské práce je analyzovat změny v bezpečnosti silničního provozu v České republice od zavedení bodového systému v roce 2006. Mezi vybrané ukazatele patří počet dopravních nehod od roku 2006, počet dopravních nehod zaviněnými mladými řidiči od roku 2006, počet bodovaných řidičů a počet 12 bodovaných řidičů. Dále je zpracováno dotazníkové šetření řidičů, kde se zkoumá, jaký názor mají na bodový systém a jak ho vnímají. Údaje jsou získány z Českého statistického úřadu, Ministerstva dopravy České republiky, Policie České republiky a z osobně vytvořeného dotazníku.

2.2 Metodika

Teoretická část bakalářské práce je zpracována na základě informací získaných z doporučené odborné literatury, zákonů a veřejně dostupných zdrojů. Vlastní analytická část je zpracována na základě získaných statistických dat především z ročenek Ministerstva vnitra ČR, Českého statistického úřadu a vlastního dotazníkového šetření. Data využitá v práci jsou zpracovávána metodikou časových řad a metodou kontingenčních a asociačních tabulek.

2.2.1 Časové řady

Časová řada je posloupnost věcně a prostorově srovnatelných pozorování, která jsou jednoznačně uspořádána z hlediska času (obvykle) ve směru z minulosti do přítomnosti. [1]

Cílem analýzy časových řad je číselně popsat dynamiku vývoje sledovaných jevů v referenčním období a pokusit se předpovědět budoucí chování jevů. [1]

Elementární charakteristiky časových řad slouží k rychlé informaci o charakteru a chování ukazatelů v čase. Rozdělují se na absolutní, které vychází v původních jednotkách, relativní, které jsou vyjádřeny v procentech, a na průměry, které shrnují informace do jednoho čísla. [1]

První absolutní diference

První absolutní diference představuje přírůstek nebo úbytek analyzovaného ukazatele v daném období oproti období, které tomu předchází. [2]

$$\Delta_{d1} = y_i - y_{i-1} \quad (1)$$

Průměrný absolutní přírůstek

Průměrný absolutní přírůstek udává, o kolik se zvýšila nebo klesla v průměru hodnota ukazatele za určité období. [2]

$$\bar{d}_1 = \frac{y_n - y_1}{n - 1} \quad (2)$$

Koeficient růstu

Koeficient růstu popisuje změnu rychlosti hodnot v daném časovém bodě. [2]

$$k_i = \frac{y_i}{y_{i-1}} \quad (3)$$

Průměrný koeficient růstu

Průměrný koeficient růstu je geometrický průměr jednotlivých koeficientů, které lze určit za celou časovou řadu. Udává, kolikrát vzrostla (nebo poklesla) hodnota časové řady ve sledovaném období. [2]

$$\bar{k} = \sqrt[n-1]{\frac{y_n}{y_1}} \quad (4)$$

Bazický index

Bazický index vyjadřuje přírůstky nebo úbytky hodnot v porovnání určenému základnímu období. [2]

$$I_{i/0} = \frac{y_i}{y_0}$$

(5)

2.2.2 Asociační tabulky

Asociace zkoumá vztah mezi kvalitativními alternativními znaky. Kvalitativní znaky jsou takové, u nichž nemůžeme zjistit měřitelné hodnoty, ale určujeme pouze rovnost či různost. Kvalitativní alternativní znaky mohou nabývat pouze dvou variant. Podle nulové hypotézy se předpokládá, že mezi dvěma znaky neexistuje souvislost. [2]

Pravidla pro volbu testů při testování v asociační tabulce udávají, že pokud je rozsah výběrového souboru větší než 40, použije se χ^2 -test nezávislosti. [2]

$$\chi^2 = \frac{n(ad - bc)^2}{(a + b)(c + d)(a + c)(b + d)} \quad (5)$$

Jako hladinu významnosti α byla určena 0,05. Pokud vypočtená hodnota χ^2 bude větší než kritická hodnota $\chi_{0,05(1)}^2 = 3,814$, nulová hypotéza se zamítá a přijímá se hypotéza alternativní, která říká, že mezi sledovanými znaky existuje závislost a následuje měření síly této závislosti. [2]

Pro měření síly závislosti mezi sledovanými znaky byl použit koeficient asociace nabývající hodnot z intervalu $\langle -1, 1 \rangle$, který se vypočítá podle vzorce:

$$V = \frac{ad - bc}{\sqrt{(a + b)(c + d)(a + c)(b + d)}} \quad (6)$$

2.2.3 Kontingenční tabulky

Kontingence zkoumá vztah dvou nebo i více kvalitativních statistických znaků, z nichž alespoň jeden je znakem množným. [2]

V kontingenční tabulce se nejprve otestuje závislost mezi znaky a poté se popř. změří síla závislosti. [2]

$$\chi^2 = \sum_{i=1}^r \sum_{j=1}^s \frac{(n_{ij} - o_{ij})^2}{o_{ij}}, \quad \text{kde } o_{ij} = \frac{n_i \cdot n_j}{n} \quad (7)$$

Hodnota χ^2 se řídí χ^2 -rozdělením o $[(r - 1)(s - 1)]$ stupních volnosti.

Pro měření síly závislosti byl použit Cramérův koeficient kontingence podle vzorce:

$$V = \sqrt{\frac{\chi^2}{n(h - 1)}}$$

(8)

Cramérův koeficient kontingence nabývá hodnot mezi 0 a 1. Čím blíže je 1, tím je těsnější závislost mezi znaky, a čím blíže je 0, tím je tato závislost volnější. [2]

3 Teoretická část práce

3.1 Bodový systém v České republice

„Bodovým hodnocením se zajišťuje sledování opakovaného páchání přestupků nebo trestných činů, spáchaných porušením předpisů o provozu na pozemní komunikaci.“ Současný systém bodového hodnocení byl v České republice zaveden 1. července 2006 na základě zákonů č. 411/2005 Sb. a 226/2006 Sb., kterými byl novelizován zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. [3]

Kvůli dlouhodobě neuspokojivé situaci na českých silnicích zákonodárci přišli s myšlenkou zavedení bodového systému. V souvislosti s bezpečnějším provozem na pozemních komunikacích je hlavním úkolem bodového systému sledovat opakování trestných činů či přestupků řidičů motorových vozidel.[4]

Pokud řidič spáchá přestupek, který je uveden v systému, tak je udělen do jeho evidenční karty stanovený počet bodů. Základním principem při zaznamenávání bodů je přičítací systém. Maximální možný počet bodů, který může řidič nasbírat je 12 bodů. Body se v nynější chvíli přičítají od dvou do sedmi bodů. Bodové hodnocení se týká pouze řidičů motorových vozidel. Spáchá-li řidič více přestupků zařazených do bodového hodnocení najednou, je mu zaznamenán počet bodů za nejzávažnější z nich. [4]

Pokud řidič po dobu 12 měsíců nespáchá žádný přestupek nebo trestný čin zařazený do bodového hodnocení, budou mu odečteny 4 body, pokud i třetí rok je řidič bez přestupků, odečtou se mu všechny zbývající body. V takovém případě je vyrozuměn o odečtení všech bodů z jeho evidenční karty. V případě, že řidič dosáhne hranice dvanácti trestných bodů, automaticky přichází o řidičské oprávnění na jeden rok. [4]

3.2 Záznam bodového hodnocení

Řidiči, kterému byl uložen správní trest za přestupek, se zaznamená v registru řidičů stanovený počet bodů. Záznam v registru provede příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností, na žádost řidiče úřad vydá výpis z registru řidičů o jeho záznamech bodového hodnocení. Pokud řidič dosáhne celkového počtu 12 bodů, příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností neprodleně písemně nebo elektronickou cestou oznámí tuto skutečnost řidiči a vyzve jej k odevzdání řidičského průkazu. Řidič má právo požádat o vrácení řidičského průkazu nejdříve po uplynutí 1 roku. Žádost o vrácení řidičského

oprávnění podává žadatel písemně u příslušného obecního úřadu s rozšířenou působností. Podmínkou vrácení řidičského oprávnění je prokázání, že se žadatel úspěšně podrobil přezkoušení z odborné způsobilosti a prokázání zdravotní a psychické způsobilosti. [4] [5]

3.3 Bodové hodnocení nejčastějších přestupků v roce 2022

Zde je výčet nejčastějších přestupků za rok 2022 členěný podle bodů. [6]

7 bodů:

- Řízení vozidla pod vlivem alkoholu (nad 0,3 promile) nebo návykových látek
- odmítnutí podrobit se vyšetření na alkohol nebo jiné návykové látky,
- způsobení dopravní nehody, při které je jinému těžce ublíženo na zdraví (popř. úmrtí).

5 bodů:

- Překročení rychlosti o 50 km/h mimo obec a více (o 40 a více v obci),
- „jízda na červenou“ – nezastavení na signál, který příkazuje zastavit vozidlo, nebo pokyn „Stůj!“,
- ohrožení chodce na přechodu.

4 body:

- Nepoužití autosedačky nebo nepřipoutání dítěte,
- řízení bez řidičského oprávnění,
- nedání přednosti v jízdě.

3 body:

- Překročení rychlosti o 30 km/h a více (o 20 km/h a více v obci),
- nepoužití bezpečnostního pásu,
- řízení bez profesní způsobilosti.

2 body:

- Překročení rychlosti o 10 km/h a více (o 5 km/h a více v obci),
- držení telefonu při řízení.

Nebodové přestupky za pokutu:

- Řízení vozidla pod vlivem alkoholu (pod 0,3 promile),
- překročení rychlosti do 10 km/h (o 5 km/h v obci),
- zapomenuté doklady.

Tabulka 1 Přehled nejčastěji evidovaných jednání zařazených do bodového systému

Jednání	Podíl	Body
Překročení nejvýše dovolené rychlosti v obci o méně než 20 km/h (ale více než 5 km/h)	29,54 %	2
Držení telefonu při jízdě	16,38 %	2
Nepoužití bezpečnostního pásu nebo ochranné přilby	14,84 %	3
Překročení nejvýše dovolené rychlosti v obci o 20 km/h a více	9,30 %	3
Překročení nejvýše dovolené rychlosti v obci o méně než 30 km/h (ale více než 10 km/h)	7,45 %	2
Nedání přednosti v jízdě	3,47 %	4
Překročení nejvýše dovolené rychlosti v obci o 30 km/h a více	2,24 %	3
Neoprávněné stání na parkovišti vyhrazeném pro osoby se zdravotním průkazem nebo neoprávněné použití průkazu pro osoby se zdravotním postižením	2,18 %	2
"Jízda na červenou" - nezastavení na signál, který přikazuje zastavit vozidlo, nebo pokyn "Stůj"	2,16 %	5
Ohrožení pod vlivem návykové látky	1,98 %	7
Ostatní	10,46 %	
Celkem	100 %	

Zdroj: vlastní zpracování, Ministerstvo dopravy

3.4 Struktura pozemních komunikací

Zákon o provozu na pozemních komunikacích č. 411/2005 Sb. vydaný 1. července 2006 zpracovává příslušné předpisy Evropské unie jako je např. povinné používání bezpečnostních pásů ve vozidlech s hmotností do 3,5 tuny nebo usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních delikventech v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Dále upravuje práva povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích ze zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, pravidla provozu na pozemních komunikacích, úpravu a řízení provozu na pozemních komunikacích, řidičská oprávnění a řidičské průkazy

a působnost a pravomoc orgánů státní správy a Policie České republiky ve věcech provozu na pozemních komunikacích. Definicí pozemní komunikace podle zákona je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Zákon dělí pozemní komunikace do čtyř kategorií: dálnice, silnice, místní komunikace, účelové komunikace. [3] [7]

Dálnice

„Dálnice je pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly.“ Od 31. 12. 2015 se dálnice rozdělují na dálnice I. a II. třídy. Jsou přístupné silničním motorovým vozidlům, jejichž nejvyšší dovolená rychlost není nižší než 80 km/h. Nejvyšší povolenou rychlostí na dálnici je 130 km/h, 80 km/h, pokud dálnice protíná město. [3] [7]

Silnice

Silnice se rozdělují na silnice I. třídy, které jsou pro dálkovou a mezistátní dopravu, silnice II. třídy, které jsou určeny pro dopravu mezi okresy, a silnice III. třídy určené ke vzájemnému spojení obcí nebo napojení na ostatní pozemní komunikace. Nejvyšší povolená rychlost na rychlostní silnici je 110 km/h, mimo obec pak 90 km/h. [3] [7]

Místní komunikace

„Místními komunikacemi rozumí zákon č. 13/1997 Sb. veřejně přístupné pozemní komunikace, sloužící převážně místní dopravě na území obce.“ Jsou rozděleny do čtyř tříd podle dopravního významu, určení a stavebně technického vybavení. [7]

Místní komunikace I. a II. třídy jsou dopravně významné sběrné komunikace s omezením přímého připojení sousedních nemovitostí, za III. třídu jsou označovány obslužné komunikace a IV. třída je pro provoz silničních motorových vozidel nepřístupná komunikace. Patří sem např. stezky pro pěší, cyklistické stezky či pěší zóny. [3]

Pokud se jedná o místní komunikaci I. třídy, může být označena jako silnice pro motorová vozidla. [3]

Účelová komunikace

„Účelové komunikace slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi anebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků.“ [7]

3.5 Dopravní nehoda

Dopravní nehodu definuje zákon č. 361/2000 Sb., zákon o silničním provozu, jako „událost v provozu na pozemních komunikacích, např. 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 provozu“. [7]

Účastníci nehody, případně osoby podílející se na záchranných pracích v případě nehody mají zabránit vzniku dalších škod, zajistit první pomoc a splnit povinnosti směřující k řádnému vyšetření nehody. V některých typech případů jsou účastníci povinni přivolat k nehodě policii. [3]

Při menší nehodě dochází pouze ke škodě na majetku a k žádnému zranění. U takové nehody se neuděluje zákaz řízení ani záznam do bodového hodnocení. Za způsobenou středně závažnou nehodu s lehkým zraněním hrozí viníkovi pokuta až 50.000 Kč a dvouletý zákaz řízení. Jako trestný čin už je kvalifikovaná středně závažná nehoda s ublížením na zdraví. Projednává se v trestním řízení a řidiči hrozí zákaz řízení na 1 rok až 10 let, odnětí svobody na 3 roky. Za těžkou nehodu je považována nehoda s těžkou újmou na zdraví (např. zmrzačení nebo poškození smyslového orgánu) nebo usmrcením. Viníkovi hrozí desetiletý trest odnětí svobody, 7 bodů a zákaz řízení až na deset let. [8] [9]

Povinnost volat policii k nehodě mají účastníci, pokud došlo ke zranění nebo usmrcení osoby, došlo ke škodě vyšší než 100.000 Kč, došlo ke škodě na majetku třetí osoby nebo je poškozená silnice, k silnici přiléhající nemovitost, dopravní značka apod. [8] [9]

3.5.1 Vliv věku řidičů na nehodovost

Z hlediska nehodovosti se vymezují dvě věkové skupiny řidičů, které vykazují vyšší riziko zavinění dopravní nehody, a to osoby ve věku 18–24 let a řidiči-senioři. [10]

Mladí řidiči

Začáteční řidiči jsou považováni za skupinu představující vyšší riziko dopravních nehod a dopravních problémů především kvůli malým řidičským zkušenostem a dovednostem. Do dopravního chování v této věkové kategorii se promítá tendence k riskování a soutěživosti, přeceňování svých schopností, nižší předvídatost a sociální ohleduplnost. Styl řízení mladších řidičů charakterizuje nižší odpovědnost za jejich rozhodnutí, menší ohleduplnost a tolerance k potřebám ostatních, experimentování.

K vyššímu riziku vzniku dopravní nehody přispívá nedostatečná praxe, nezkušenost včas rozpoznat a řešit rizikovou dopravní situaci, podceňování nebezpečí. [10] [11]

Starší řidiči

Příčinou dopravních nehod starších řidičů nebývá jízda pod vlivem alkoholu, nepřiměřená rychlost nebo nebezpečné předjíždění, které jsou naopak časté u mladších osob. Nehodě seniorů většinou předchází chyba v řízení, nikoliv dopravní přestupek. K nejčastějším dopravním nehodám starších řidičů patří chyby v situacích dávání přednosti v jízdě, špatný odhad vzdálenosti a rychlosti jízdy ostatních vozidel, chyby při odbočování a nepozorné předjíždění v jízdách pruzích či přehlédnutí dopravního značení. Typické jsou nehody na křižovatkách a při vjíždění na hlavní silnici, kde není respektována přednost v jízdě. Tímto způsobem vzniká až jedna čtvrtina nehod starších řidičů. [10] [11]

3.6 Alkohol za volantem

Česká republika patří k zemím s nulovou tolerancí, podobně je to na Slovensku, v Rumunsku, Maďarsku či Estonsku. Další země mají různě nastavené limity hladiny alkoholu v krvi. [12]

V Chorvatsku platí nulová tolerance u řidičů vozidel nad 3,5 t, profesionálních řidičů a řidičů do 24 let. V Německu mohou cyklisté nasednout na kolo i s 1,6 promile alkoholu v krvi, u řidičů do 21 let platí nulová tolerance. Ve Velké Británii je zase udělena pokuta cyklistům pouze tehdy, pokud vlivem alkoholu nebo drog nejsou schopni jízdy. Řidiči se smí účastnit silničního provozu do 0,8 promile alkoholu v krvi, ale i sebemenší překročení této hranice je trestáno vysokou pokutou v přepočtu přes 200.000 Kč. [12]

V Tabulka 2 Povolená hladina alkoholu v krvi v Evropě je seznam evropských států a je jejich tolerance promile alkoholu v krvi. Většina států má toleranci 0,5 ‰, nejvyšší nastavenou toleranci má Irsko s povolenou hladinou alkoholu v krvi až do 0,8 ‰. [13]

Tabulka 2 Povolená hladina alkoholu v krvi v Evropě

Stát	Tolerance v ‰	Stát	Tolerance v ‰
Belgie	0,5	Německo	0,5
Bulharsko	0,5	Nizozemsko	0,5
Černá Hora	0,5	Polsko	0,2

Stát	Tolerance v ‰	Stát	Tolerance v ‰
Česká republika	0,0	Portugalsko	0,5
Dánsko	0,5	Rakousko	0,5
Estonsko	0,0	Rumunsko	0,0
Finsko	0,5	Řecko	0,5
Francie	0,5	Slovensko	0,0
Chorvatsko	0,5	Slovinsko	0,5
Irsko	0,8	Španělsko	0,5
Island	0,5	Švédsko	0,2
Itálie	0,5	Švýcarsko	0,5
Maďarsko	0,0	Velká Británie	0,5

Zdroj: <https://zpravy.aktualne.cz/domaci/tolerance-alkoholu-ridicu-v-evrope/r-04ea0df06eb211e682470025900fea04/>

Kvalifikace jízdy pod vlivem alkoholu je přestupek i trestný čin. Hranicí je jedno promile alkoholu v krvi. Pokud policie v České republice naměří řidiči hladinu alkoholu v krvi do 0,3 promile, řidiči hrozí pokuta až 20.000 Kč a zákaz řízení na 6 měsíců až jeden rok. Pokud je řidiči naměřeno nad 0,3 promile, hrozí pokuta 20.000 Kč, zákaz řízení až na jeden rok a sedm trestných bodů. Jestliže je stav řidiče označen jako vylučující způsobilost k řízení, řidiči hrozí pokuta až 50.000 Kč, sedm trestných bodů a zákaz řízení od jednoho do dvou let. Toto také může být klasifikováno jako trestný čin s odnětím svobody do tří let. Za odmítnutí dechové zkoušky hrozí řidiči pokuta ve výši 50.000 Kč, sedm trestných bodů a zákaz řízení od jednoho do dvou let. [12]

Charakteristika řidiče pod vlivem alkoholu

Řidič s alkoholem v krvi do 0,5 promile má prokazatelné zhoršení schopnosti řídit, tendenci riskovat, nepřiměřenou sebedůvěru, zhoršenou schopnost rozeznat pohybující se světla a horší odhad vzdálenosti. Do 0,8 promile má řidič zhoršený postřeh a prodloužený reakční čas, přeceňuje vlastní schopnosti a v neposlední řadě poruchu rovnováhy – podstatné pro motocyklisty a cyklisty. Okolo jednoho promile vzniká tzv. tunelové vidění, řidič není schopný vnímat okraje zorného pole. S 1,2 promile alkoholu v krvi se nadále zhoršuje porucha soustředění, reakční čas, rovnováha. [11]

Pravděpodobnost dopravní nehody při řízení pod vlivem alkoholu je podstatně vyšší než u střízlivého řidiče, při hladině od 0,3 do 0,9 promile je až 7krát vyšší, do 1,4 promile až 11krát vyšší a nad 1,5 promile až 128krát vyšší. [11]

3.7 Chystaná novelizace zákona o provozu na pozemních komunikacích

Aktuální bodový systém má pět bodových sazeb od 2 do 7 bodů. Nový bodový systém navrhuje tři sazby bodovaných přestupků – 2, 4 a 6 bodů. Maximální počet 12 bodů zůstává, nově se uvažuje s limitem 6 bodů po dobu dvou let pro začínající řidiče, tzv. řidičák na zkoušku. Jedná se o model přejatý z Německa a Rakouska – podle něj bude mít začínající řidič po 2 roky místo současné 12 bodové hranice poloviční, tedy 6 bodovou, po jejímž dosažení může přijít o řidičský průkaz. Nejedná se ale nutně o mladé řidiče – řidičák na zkoušku se bude týkat takzvaných prvořidičů, což mohou být i lidé starší, kteří se rozhodli absolvovat autoškolu později. Pokud řidič po dobu dvou let spáchá přestupek/trestní čin za 6 bodů nebo se zákazem řízení, je jeho povinností absolvovat dopravně psychologickou přednášku, která obsahuje výklad o příčinách dopravních nehod, jejich předcházení, prevence a řešení mimořádných událostí v provozu, a evaluační jízdu probíhající v autoškolě, která zahrnuje teorii, jízdu v provozu a vyhodnocení jízdy. [14] [15]

Změny se týkají i pásem blokových pokut a pokut ve správním řízení. Nové blokové pokuty udělené na místě obsahují čtyři pásma – do 1.500 Kč, 1.500 Kč, 2.500 Kč, 5.000 Kč. Tyto pevné částky mají sloužit především jako prevence proti korupci. S tím přichází i návrh na rozšíření přestupků, které lze vyřídit pokutou na místě. [14]

Nová pásma pokut ve správním řízení, která jsou projednávána jako přestupky před obecními úřady s rozšířenou působností, jsou 2.000 – 5.000 Kč, 4.000 – 10.000 Kč, 7.000 – 25.000 Kč a pásmo 25.000 – 75.000 Kč jen pro nejzávažnější přestupky jako je odmítnutí testu na alkohol a drogy nebo řízení bez řidičského oprávnění. [14]

Novela zákona umožní řidičům, aby mohli dostávat informace o stavu a změnách bodového konta prostřednictvím SMS, e-mailu nebo datové schránky. K tomu bude třeba vyplnit žádost a odevzdat ji na obecním úřadě s rozšířenou působností. Nyní řidič svůj bodový stav zjistí prostřednictvím registru řidičů či pobočky Czech POINT za poplatek nebo online na Portálu občana. [14]

Novinkou má být i řízení od 17 let pod dohledem mentora. *„Začínající řidič řídí a získává řidičské schopnosti v reálném a kontrolovaném prostředí pod dohledem zkušeného*

a bezúhonného mentora. Žadatel o řidičské oprávnění nastoupí do autoškoly (již může od 15,5 let), po ukončení výuky a výcviku (nejdříve v 17 letech) ho autoškola přihlásí ke zkoušce z odborné způsobilosti. Následně mu bude uděleno řidičské oprávnění a vydán řidičský průkaz.“ Od sedmnácti mladý řidič může řídit vozidlo pod dohledem mentora, od osmnácti již sám. Postihem za řízení bez mentora, kdy je povinen, je pokuta ve správním řízení 2 500 Kč a zákaz činnosti 6–12 měsíců. Mentorem se může stát vyzrálá osoba s držením oprávnění skupiny B minimálně 10 let nebo 5 let bez odnětí. Mentor nesmí mít záznam bodů v době zahájení a po celou dobu činnosti. [14] [16]

3.8 Bodový systém v Evropě

Bodový systém se používá napříč celou Evropou. Mezi státy, které zavedly bodový systém jako první, se řadí Německo, Francie, Polsko a Řecko. Naopak státy, které bodový systém zavedly později, se řadí Dánsko, Rakousko, Česká republika či Španělsko. [17]

Francie

Francie byla jedna z prvních zemí, ve které se zavedl bodový systém. Ten zde funguje už třetí desetiletí. Řidič má na začátku dvanáct bodů, začátečník šest. Podle závažnosti přestupku se odečítá jeden až šest bodů. Řidič může absolvovat školení, po kterém se mu body vrací.

Irsko

V Irsku funguje systém opačně, body se neodečítají jako v jiných státech, ale přičítají. Limit je deset bodů, po dosažení deseti bodů je automaticky zákaz řízení.

Itálie

Bodový systém funguje na principu odečítání bodů. Na začátku má řidič 20 bodů. Pokud o všechny přijde během dvou let, je mu udělen zákaz řízení na dva roky. Pokud o body přijde během tří let, nesmí řídit půl roku.

Německo

Německý systém je považován za nejpreciznější. Byl zaveden na konci 70. let minulého století. Body se přičítají až do počtu 18 bodů. Dopravní přestupky jsou hodnoceny

1–7 body. Pokud řidič nasbírání 8 bodů, dostane písemné varování. Při 14 bodech je mu nařízena povinná účast na doškolovacích lekcích o pravidlech. Zároveň dostane i upozornění, že za další 4 body přijde o průkaz. Stav bodového konta lze snížit absolvováním kurzu bezpečné jízdy či konzultací u psychologa až o čtyři body. Pokud je řidiči průkaz zabaven, může o něj požádat po půl roce.

Velká Británie

Zde funguje varianta bodového systému nejdéle v Evropě – od počátku šedesátých let. Současná úprava je z počátku 80. let, kdy za spáchání přestupku se řidiči body přičítají. Zajímavé je, že body dostane vlastník vozidla i v případě, když odmítne identifikovat řidiče, který přestupek spáchal.

Tabulka 3 Bodový systém v Evropě

Stát	Rok zavedení BS	Počet bodů	Přičítání/odečítání
Německo	1974	8	přičítání
Francie	1992	12	odečítání
Polsko	1993	21	odečítání
Řecko	1993	25	přičítání
Velká Británie	1995	12	přičítání
Chorvatsko	1996	7	odečítání
Slovinsko	1998	18	přičítání
Bulharsko	2000	39	odečítání
Irsko	2001	12	přičítání
Kypr	2001	12	přičítání
Lucembursko	2002	12	odečítání
Itálie	2003	20	odečítání
Lotyšsko	2004	16	odečítání
Maďarsko	2004	18	přičítání
Malta	2004	12	přičítání
Norsko	2004	12	přičítání
Dánsko	2005	3 (3x)	přičítání
Rakousko	2005	3 (3x)	přičítání

Stát	Rok zavedení BS	Počet bodů	Přičítání/odečítání
Španělsko	2006	12	přičítání
Česká republika	2006	12	přičítání

Zdroj: <https://www.cspsd.cz/212-bodovy-system-v-evrope-a-v-ceske-republice>

V Tabulka 3 Bodový systém v Evropě výše je detailněji popsán systém bodového systému v jednotlivých evropských státech s rokem založení bodového systému a počtem bodů, které řidič může získat nebo ztratit.

3.9 BESIP

BESIP je akronymem pro bezpečnost silničního provozu. Jedná se o oddělení Ministerstva dopravy ČR, které působí v oblasti bezpečnosti na pozemních komunikacích. Pro období 2021-2030 si oddělení stanovilo snížení počtu usmrcených a těžce zraněných osob na pozemních komunikacích o polovinu vůči výchozímu stavu, kterým je průměr let 2017-2019 (necelých 1.500 osob). Pořádá akce pro veřejnost, informačně preventivní kampaně na celostátní úrovni, podporuje dopravní výchovu na základních školách. BESIP pořádá dopravní soutěže mladých cyklistů. Na webovém portálu BESIPu jsou informace o bezpečnosti silničního provozu pro laickou i odbornou veřejnost. [18]

Historie BESIP

Na počátku šedesátých let dvacátého století byla kvůli zvýšenému počtu prodejm osobních aut a následnému narůstajícímu počtu tragických následků dopravních nehod vytvořena *Meziministerská koordinační komise pro bezpečnost silničního provozu*. Tato komise ze začátku využívala rakouských a švýcarských zkušeností z vybudování systému dopravní výchovy. Vytvořil se základ výchovného systému, který začínal od předškolní výchovy, přes školní dopravní výchovu, vícefázový výcvik řidičů až po specifické formy pozornosti věnované zejména seniorům. [19]

3.9.1 Kampaně

BESIP se neustále snaží zvyšovat bezpečnost na pozemních komunikacích a co nejvíce snižovat nehodovost. Za tímto účelem vznikají různé kampaně na podporu bezpečnosti, např. „Zpomal, dokud není ještě pozdě“ nebo „Dám respekt“.

Zpomal, dokud není ještě pozdě

Kampaň „Zpomal, dokud není ještě pozdě“ upozorňuje na problém nepřiměřené rychlosti a hledá příčiny, které k těmto prohřeškům řidiče vedou. Podle statistik nehodovosti z nepřiměřené rychlosti jsou nejčastějšími viníky mladí řidiči. Právě na ně tato kampaň cílí. Cílem je představit mladým řidičům, kteří jsou nejrizikovější a nejzranitelnější skupinou v silničním provozu, téma bezpečnosti na silnicích. Součástí kampaně je promítání dokumentu Víta Klusáka 13 MINUT o vinících vážných dopravních nehod studentům středních škol. Na této kampani z roku 2022 se podílela Česká asociace pojišťoven, BESIP, Policie ČR, Asociace autoškol a Česká středoškolská unie. [20]

Dám respekt

Kampaň „Dám respekt“ cílí na zvýšení vzájemné ohleduplnosti motoristů a cyklistů. Podle statistik stoupá počet těžkých nehod cyklistů, v roce 2021 při nich v Česku zemřelo 43 osob. V roce 2022 přes 72 % cyklistů, kteří utrpěli smrtelná zranění, nemělo na hlavě přilbu. Zhruba 56 % dospělých osob jezdí bez přilby. Podle průzkumu agentury Kantar z března roku 2022 polovina respondentů vnímá vztah motoristů a cyklistů jako nepřátelský. 70 % respondentů souhlasí s tvrzením, že nebezpečné situace jsou způsobeny nedostatkem respektu. Kampaň chce posílit vzájemnou ohleduplnost a bezpečné chování u cyklistů i motoristů. Má toho docílit pomocí televizních a rádiových spotů, kontaktních akcí s veřejností nebo komunikací na sociálních sítích. [21]

3.10 Prevence dopravních nehod

Existuje řada preventivních opatření, které mohou být jednou z účinných metod, jak snížit dopravní nehodovost. [22]

Už v předškolním věku se vyučuje dopravní výchova. Děti se pomocí různých pomůcek teoreticky seznamují se silničním provozem a s dopravními předpisy. Veškeré své znalosti poté mohou vyzkoušet na dopravních hřištích. Po celé České republice je více než

150 dopravních hřišť. U dospělých osob je kladen důraz na míru rizika na silnicích. Preventivní opatření, jako jsou například filmové spoty, je motivují k bezpečnějšímu chování na silnicích.

Další prevencí dopravních nehod je jízda na kvalitních a bezpečných komunikacích, s kterými souvisí dobré dopravní značení, správné zabezpečení přechodů pro chodce nebo správně fungující světelné signalizační semaforey.

V neposlední řadě preventivním opatřením je také bezpečný stav vozidla. Každý řidič by si měl být jistý dobrým technickým stavem svého vozidla, než se vydá na pozemní komunikaci.

4 Praktická část práce

Vlastní práce se zabývá analýzou bodového systému a jeho vlivu na bezpečnost silničního provozu. Statistická analýza pracuje s vybraným ukazatelem nehodovosti za určité časové období. Pro analýzu bylo zvoleno časové období od roku 2006, kdy byl bodový systém zaveden, až po rok 2022. Dalším ukazatelem byl počet bodovaných řidičů od roku 2007 až do roku 2022.

Další část šetření využívá metody kontingenční a asociační tabulky v osobně vypracovaném dotazníku.

4.1 Vývoj počtu dopravních nehod

Zvedení bodového systému v České republice v roce 2006 je prokazatelně znát na počtu vzniklých dopravních nehod. Od začátku zavedení bodového systému se počet dopravních nehod snížil v některých letech o více než 100.000. Graf 1 Vývoj počtu nehod v letech 2006-2022 znázorňuje vývoj dopravních nehod za sledované období. Z dat, která jsou k dispozici v příloze Příloha 1 Vývoj počtu dopravních nehod na území ČR v letech 2006-2022, lze popsat jednotlivé roky ohledně počtu nehod.

Od roku 2006 do roku 2009 počet nehod výrazně klesal. Bazický index v roce 2009 udává, že se počet nehod od roku 2006 snížil o více než 60 %. V roce 2010 bylo poprvé zaznamenáno více nehod než v předešlých letech. (konkrétně o 707 nehod než v předcházejícím roce). 1. větší nárůst nehod byl v roce 2012, kdy počet nehod byl o 8,34 % vyšší než v roce předcházejícím. Od tohoto roku až do roku 2019 počet nehod přibýval. V roce 2020 je vidět vysoký pokles dopravních nehod z důvodu zavedených hygienických opatření kvůli onemocnění covid-19. s nadcházejícím rokem, kdy se rozvolňovala opatření, přibylo i více nehod, konkrétně o 4 535 nehod více než v minulém roce.

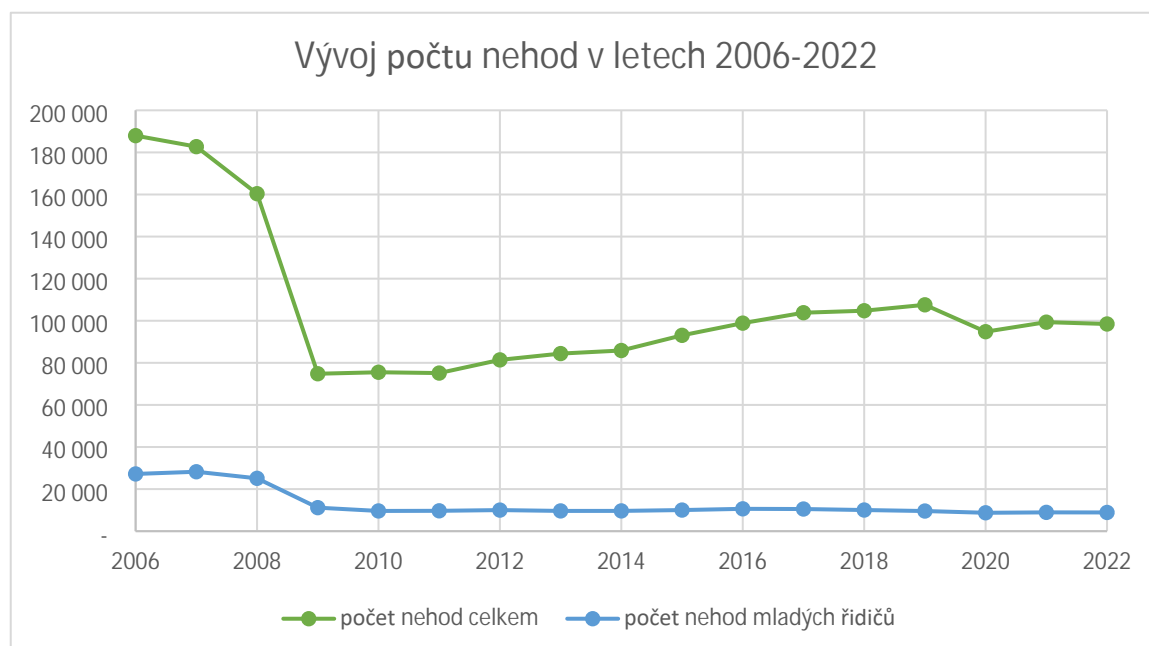
Poslední data z roku 2022 ukazují, že počet nehod opět klesl a dostal se na 52,4procentní hodnotu oproti roku 2006.

Bodový systém má vliv na nehodovost i u mladých řidičů (řidiči do 24 let). Od začátku zavedení bodového systému se počet dopravních nehod zaviněných mladými řidiči snížil o necelých 20.000. Příloha 3 Vývoj počtu dopravních nehod zaviněných mladými řidiči na území ČR v letech 2006-2022 popisuje vývoj dopravních nehod mladých řidičů za sledované období. Z grafu níže lze vidět, jak spojnice počtu nehod zaviněných mladými řidiči téměř stejně kopíruje spojnici celkových nehod. U obou křivek lze vidět veliký propad

v roce 2009. Od té doby se křivka popisující mladé řidiče drží okolo hranice 10 000 nehod ročně, křivka s celkovými nehodami roste. Poslední pokles je z roku 2022, kdy bylo zaviněno o 39 nehod mladými řidiči méně než v roce předešlém. Na vině mohou být prudce rostoucí ceny za pohonné hmoty spojené s válkou na Ukrajině, kdy mladí řidiči neměli tolik finančních prostředků a tím pádem méně používali k dopravě osobní auta. Průměrný koeficient růstu celkového počtu nehod (96 %) vyjadřuje meziroční pokles dopravních nehod o 4 %. Průměrný koeficient růstu nehod mladých řidičů vyjadřuje meziroční pokles dopravních nehod o 6,7 %.

Přestože v posledních letech má počet dopravních nehod vzrůstající tendenci, a to především z důvodu nepřiměřené rychlosti, nesprávnému předjíždění a nedání přednosti, z celkového pohledu má zavedení bodového hodnocení řidičů zásadní vliv.

Graf 1 Vývoj počtu nehod v letech 2006-2022



Zdroj: vlastní zpracování, Policie ČR

4.2 Vývoj počtu bodovaných řidičů

Vývoj počtu bodovaných řidičů byl sledován od roku 2007, z důvodu jen půlroční účinnosti bodového systému v roce 2006. Graf 2 Vývoj počtu bodovaných řidičů v letech 2007-2022 znázorňuje celkový počet bodovaných řidičů za sledované období a také počty bodových řidičů rozdělené podle pohlaví. Data pro tento graf obsahují přílohy Příloha 5 Vývoj počtu bodovaných řidičů v letech 2007-2022, Příloha 6 Vývoj počtu bodovaných

řidičů mužů v letech 2007-2022 a Příloha 7 Vývoj počtu bodovaných řidičů žen v letech 2007-2022.

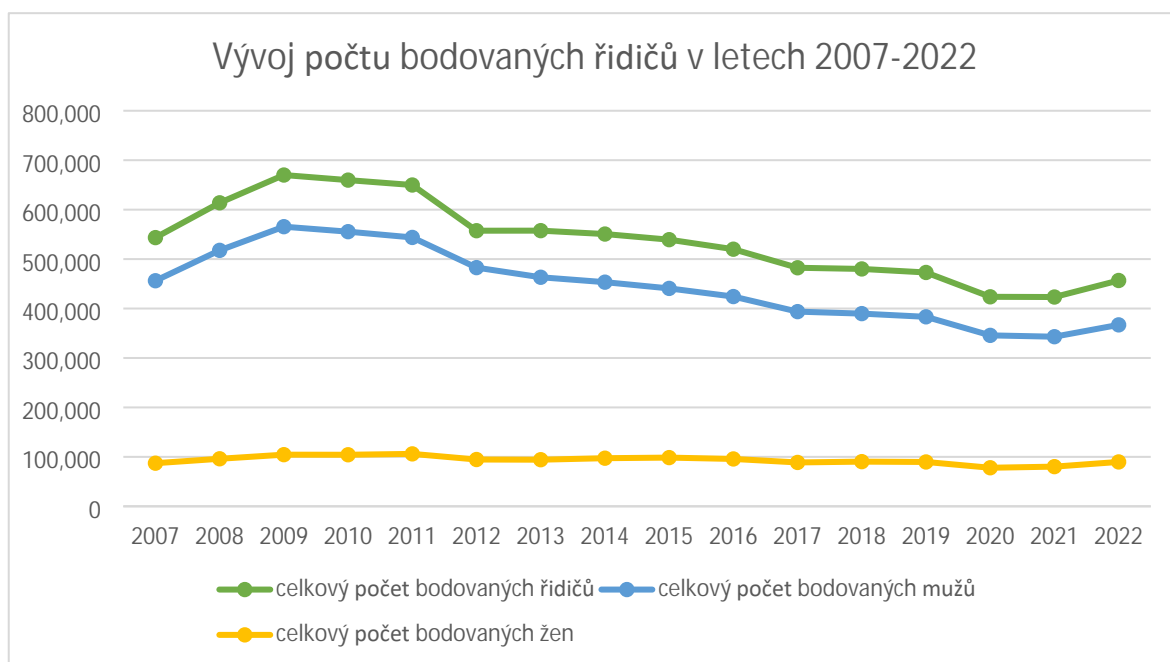
Celkový počet bodovaných řidičů v roce 2007 byl něco málo přes půl milionu. Příloha 4 Počet celkových a bodovaných řidičů v letech 2006-2022 nabízí údaje celkového počtu řidičů a podíly bodovaných z tohoto počtu. V roce 2007 mělo řidičský průkaz 60 % mužů, z toho více jak 12 % z nich se dopustilo dopravního přestupku nebo trestného činu, který byl bodovaný, a 40 % žen, přičemž necelá 3,5 % byla bodována.

V následujícím roce lze vidět, jak počty bodovaných řidičů u obou pohlaví rostly. Bodovaných mužů bylo o více než 13 % a žen o více než 10 % oproti předešlému roku. Tento trend poklesu lze vidět hlavně u mužů, kteří až na rok 2013 od roku 2010 bodují méně než v roce předešlém. Největší pokles bodovaných mužských řidičů bylo v roce 2017 a poté v roce 2020 z důvodu koronaviru a opatřením spojené s ním. Významným rokem z pohledu mužských bodovaných řidičů je rok 2014, kdy byl poprvé počet bodovaných řidičů nižší než v prvním roce sledovaného období. Poslední údaj z roku 2022 udává, že se počet bodovaných mužů oproti počátku snížil téměř o pětinu.

Oproti tomu vývoj bodovaných řidiček tak jasný není. První pokles bodovaných žen byl zaznamenán v roce 2010, konkrétně o 187 řidiček méně než v roce předešlém. Velký pokles byl v roce 2012, kdy se počet bodovaných řidiček snížil o více než 10 %. Nejméně bodovaných řidiček bylo v roce 2020, kdy v porovnání s počátkem sledování jich ubylo celkově o více než 10 %. Poslední data z roku ukazují, že počet bodovaných řidiček opět mírně roste. Až na rok 2020 a 2021 všechny roky ukazují vyšší hodnoty než počáteční rok 2007. průměrný koeficient růstu u bodovaných žen je jako jediný vyšší než číslo 1, tzn. míra bodovaných řidiček za sledované období v průměru vzrostla o 0,2 %.

Celý graf by se dal interpretovat tak, že bodový systém má vliv spíše na mužské řidiče než na ženské. První pokles počtu nastal v roce 2010, ale z celkového úhlu to pořád bylo o 0,21 % více než v roce 2007. Poslední rok ukazuje, že celkový počet bodovaných řidičů vzrostl o více než 33 000 řidičů a tím se dostal na 84procentní hodnotu počátečního roku 2007.

Graf 2 Vývoj počtu bodovaných řidičů v letech 2007-2022



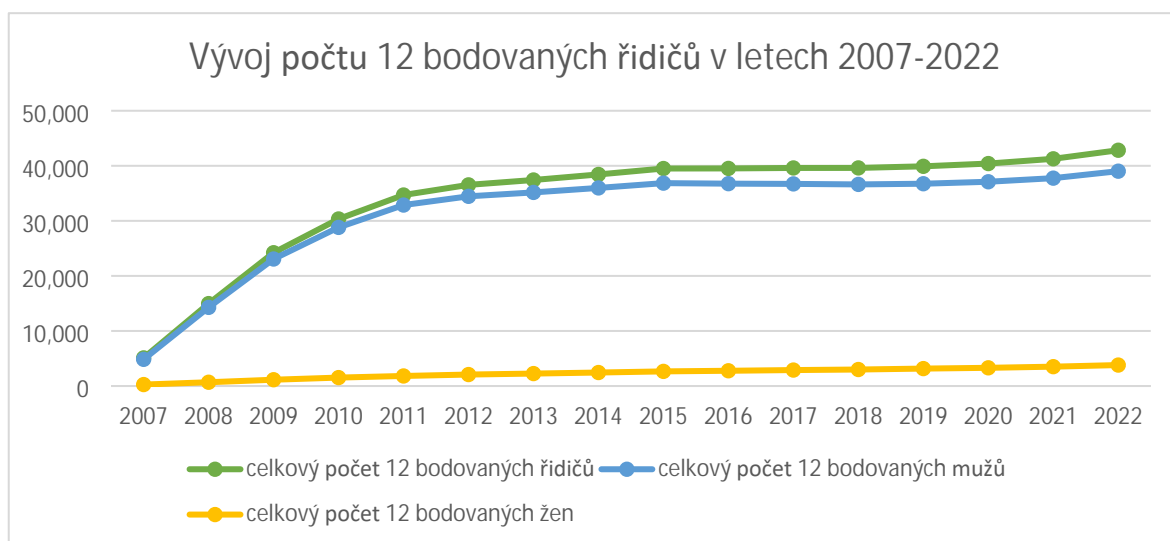
Zdroj: vlastní zpracování, Policie ČR

4.3 Vývoj počtu 12 bodovaných řidičů

Vývoj počtu 12 bodovaných řidičů byl opět sledován od roku 2007, z důvodu jen půlroční účinnosti bodového systému v roce 2006. Graf 3 Vývoj počtu 12 bodovaných řidičů v letech 2007-2022 znázorňuje celkový počet 12 bodovaných řidičů za sledované období a také počty bodových řidičů rozdělené podle pohlaví. Data pro tento graf obsahují přílohy Příloha 8 Vývoj počtu 12 bodovaných řidičů v letech 2007-2022, Příloha 9 Vývoj počtu 12 bodovaných řidičů mužů v letech 2007-2022 a Příloha 10 Vývoj počtu 12 bodovaných řidičů žen v letech 2007-2022.

Celkový počet dvanácti bodovaných řidičů bylo v roce 2007 pouhých 5 106, z toho 262 byly ženy. V roce 2008 lze vidět téměř 300procentní nárůst 12 bodovaných řidičů. Z celkového pohledu ani v jednom roce nebyl zaznamenán pokles 12 bodovaných řidičů. Pokud bychom se na to měli podívat z pohledu pohlaví, na rozdíl od žen, u mužů byl zaznamenán pokles tři roky po sobě. Nejvyšší nárůsty byly v počátcích od zavedení bodového systému, ustálilo se to okolo roku 2015. Průměrné koeficienty jak z celkového hlediska, tak z pohledu jednotlivých pohlaví, byly větší než 1, tzn. trend 12 bodovaných řidičů rostl (o 15,2 % z celkového pohledu, o 14,9 % u mužů a o 19,5 % u žen)

Graf 3 Vývoj počtu 12 bodovaných řidičů v letech 2007-2022



Zdroj: vlastní zpracování, Policie ČR

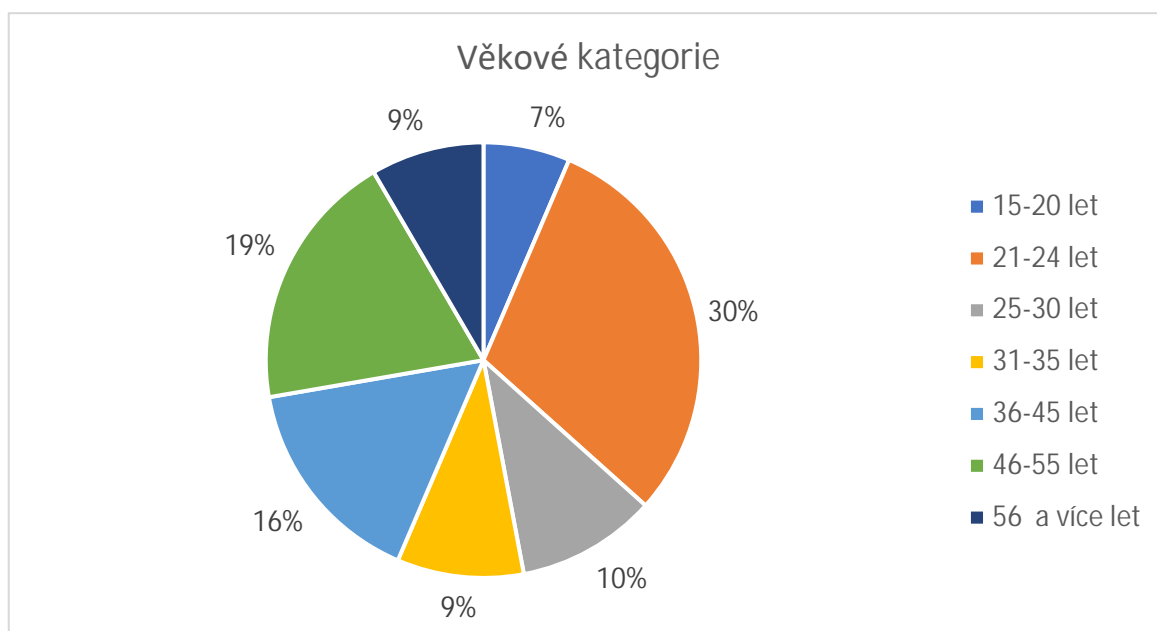
4.4 Dotazníkové šetření

Statistická data byla získána pomocí dotazníkového šetření s odpověďmi od 202 respondentů. Podmínkou pro vyplnění dotazníku bylo mít řidičské oprávnění. Dotazník se skládal ze 14 otázek, většinou formou uzavřených odpovědí. Každý respondent měl také možnost se detailněji vyjádřit v určitých otázkách. Průzkum se uskutečnil v období od 27. února 2023 do 5. března 2023. Obsah dotazníku je v příloze Příloha 11 Seznam otázek z dotazníkového šetření.

Před zahájením průzkumu bylo zformulováno několik hypotéz, které souvisely s vnímáním řidičů bodového systému, jeho vlivem na bezpečnost silničního provozu a jeho připravovanou novelizací.

Dotazníkového šetření se zúčastnilo 202 respondentů, 118 mužů a 84 žen. Na druhou otázku, kde respondenti žijí, 90 odpovědělo, že v obci, 55 ve městě do 100 000 obyvatel a 57 respondentů uvedlo, že žijí ve městě s více než 100 000 obyvateli. Místo bydliště bylo zjišťováno z důvodu vnímání silničního provozu a jeho bezpečnosti na obci a ve městě. Nejvíce respondentů bylo zařazeno do věkové kategorie 21-24 let (61 respondentů, 30 % viz Graf 4 Věkové kategorie respondentů). Společně s 13 respondenty, kteří byli ve věkové kategorii 15-20 let, tvoří skupinu mladých řidičů, tj. řidičů do 24 let. Druhá nejpočetnější věková kategorie byla 46-55 let s 39 respondenty. 32 respondentů bylo ve věkové kategorii 36-45 let, 21 respondentů v kategorii od 25 do 30 let, 19 respondentů bylo v kategorii 31-35 let a 17 respondentů odpovědělo v kategorii 56 a více let.

Graf 4 Věkové kategorie respondentů



Zdroj: vlastní zpracování

Na otázku, zda respondenti byli účastníky silničního ještě před zavedením bodového systému v roce 2006, odpovědělo 85 osob kladně. Z nich 65 odpovědělo záporně na otázku, zda vnímali rozdíl v chování řidičů před a po zavedení bodového systému. 20 respondentů, co odpověděli kladně, poté měli možnost se více vyjádřit, v čem viděli rozdíl. Nejvíce si lidé všímali většího důrazu na dodržování stanovených rychlostních limitů a opatrnosti na vybodování. To podle některých trvalo ale jenom pár měsíců.

Pozitivní názor na bodový systém mělo 70 respondentů, 23 mělo negativní názor a více jak polovina respondentů bodový systém nijak nevnímá.

Další otázkou v dotazníku bylo odpovědět, jaký mají respondenti názor na řídicák na zkoušku. 128 respondentů má pozitivní názor, 38 negativní a 36 dotazovaným to bylo jedno. V následujícím kroku se každý mohl vyjádřit k novince, která by se měla zavést. Hodně lidí se shodovalo v názoru, mnoho mladých nevyježděných řidičů jezdí neohledupně a způsobují mnoho nehod. Jeden z respondentů, který měl pozitivní názor, se vyjádřil takto: „Absolvováním autoškoly se z člověka nestane zkušený řidič. Při cvičných jízdách je pod dohledem a dává si na vše větší pozor, ale v okamžiku, kdy řídicák dostane, už je to pouze na něm. Pokud by existovala možnost, že o řídicák může přijít, nebo bude muset absolvovat nějaké další aktivity, myslím si, že by tomu upravil i chování za volantem a mohlo by to pomoci ke zvýšení bezpečnosti na silnicích.“

Skoro pětina respondentů se ale vyjádřila negativně a většina se shodovala v názoru, že toto opatření nezmění chování mladých řidičů a že se jedná o zbytečně stresující faktor pro mladé řidiče.

Obdobně byli respondenti tázáni na možnost řídit od 17 let. 100 respondentů mělo pozitivní názor, 75 respondentů mělo negativní názor a 27 respondentů mělo názor negativní. I zde se každý mohl vyjádřit k novince, která by se měla zavést. Jeden z respondentů, který měl pozitivní názor, se vyjádřil takto: „*Myslím si, že možnost sbírání zkušeností je vždy dobrá. V autoškole se člověk nenaučí vše a za volantem sedí párkrát. Také se v autoškole připravuje hlavně na zkoušku a některé věci pro běžnou přepravu se nemusí naučit. Také si řidič zvykne řídit více aut (př. rozdíly ve velikosti auta, v převodovkách, spojkách, brzdách atd.) dostane se mu rad od více zkušených řidičů, jezdí mnohem více atd.*“

Mnoho respondentů, kteří odpověděli negativně, se shodovalo v názoru, že řidičský průkaz od sedmnácti let u některých jedinců může být problematický z důvodu nedostatečné psychické vyzrálости a odpovědnosti, že dospělý na sedadle vedle sedmnáctiletého řidiče nemůže zabránit střetu, že tito řidiči pod hranicí trestní odpovědnosti nemají být účastníky provozu a že posunovat věkovou hranici pro řízení směrem dolů není ideální.

Poslední dvě otázky se týkaly stavu bodového konta. Pokud respondenti odpověděli kladně na otázku, zda ví, kde zjistí svůj stav bodového konta, měli uvést všechny způsoby, které znali. Ze 103 respondentů, kteří odpověděli kladně, jenom 19 znalo všechny způsoby, kde zjistit bodový stav. Nejvíce lidí si vzpomnělo na Czech POINT, naopak nejméně lidí zmínilo registr řidičů.

Nulová hypotéza č. 1 – Názor na účinnost bodového systému nesouvisí s věkem

První hypotéza se týká názoru na bodový systém. Nulová hypotéza H_0 říká, že názor na účinnost bodového systému nesouvisí s věkem. Alternativní hypotéza H_1 říká, že názor na účinnost bodového systému souvisí s věkem.

Tabulka 4 Data pro hypotézu č. 1

věk/názor	pozitivní	neutrální	negativní	celkem
15-20	5	4	4	13
21-24	20	37	4	61
25-30	9	11	1	21
31-35	5	9	5	19
36-45	14	15	3	32
46-55	11	25	3	39
56+	6	8	3	17

věk/názor	pozitivní	neutrální	negativní	celkem
celkem	70	109	23	202

Zdroj: vlastní zpracování

Pomocí kontingenční tabulky byla testována závislost mezi věkem respondentů s jejich názorem na bodový systém. V původním dotazníkovém šetření byly respondenti rozděleni do vytvořených sedmi věkových kategorií (15-20 let, 21-24 let, 25-30 let, 31-35 let, 36-45 let, 46-55 let a 56 let+). Na otázku mohli odpovědět způsoby: pozitivní názor, neutrální názor, negativní názor (viz Tabulka 4 Data pro hypotézu č. 1).

Při výpočtu očekávaných četností bylo nutné sloučit věkové kategorie 15-20 let a 21-24 let a 46-55 let a 56 let+, jelikož hodnoty sedmi teoretických očekávání byly menší než 5. Test χ^2 nelze použít, pokud více než 20 % teoretických četností je menší než 5. Vypočtená hodnota χ^2 vyšla 7,299, tabelovaná hodnota pro χ^2 rozdělení o 8 stupních volnosti je 15,507. Jelikož vypočtená hodnota je menší než hodnota tabelovaná, původní hypotéza H_0 se nezamítá. Podrobnější hodnoty při výpočtu jsou v příloze Zdroj: vlastní zpracování

Příloha 12 Výpočet kontingenční tabulky pro hypotézu č. 1.

Většina respondentů vnímá bodový systém neutrálně či pozitivně. Věk nemá na názor vliv.

Nulová hypotéza č. 2 – Mladší řidiči nemají pozitivnější názor na „řidičák na zkoušku“ než starší řidiči

Druhá hypotéza se týká názoru na řidičák na zkoušku. Nulová hypotéza H_0 říká, že názor na řidičák na zkoušku nesouvisí s věkem. Alternativní hypotéza H_1 říká, že mladí řidiči mají pozitivnější názor na řidičák na zkoušku než starší řidiči.

Tabulka 5 Data pro hypotézu č. 2

věk/názor	pozitivní	neutrální	negativní	celkem
15-20	10	0	3	13
21-24	36	10	15	61
25-30	12	6	3	21
31-35	14	3	2	19
36-45	21	6	5	32
46-55	21	9	9	39
56+	14	2	1	17
celkem	128	36	38	202

Zdroj: vlastní zpracování

Pomocí kontingenční tabulky byla testována závislost mezi věkem respondentů a jejich názorem na „řidičák na zkoušku“. Původní rozdělení věkových kategorií bylo stejné jako u předchozí hypotézy, odpovědět na otázku odpovídali respondenti obdobně, tedy pozitivní názor, neutrální názor a negativní názor (viz Tabulka 5 Data pro hypotézu č. 2). Součástí této otázky byla stručná definice „řidičáku na zkoušku“, aby se každý dotazovaný mohl s tématem seznámit.

Kvůli vysokému počtu očekávaných hodnot menších než 5 bylo nutné sloučit věkové kategorie 15-20 let a 21-24 let dohromady. Vypočtená hodnota χ^2 vyšla 9,339, tabelovaná hodnota pro χ^2 rozdělení o 10 stupních volnosti je 18,307. Jelikož vypočtená hodnota je menší než hodnota tabelovaná, původní hypotéza H_0 se nezamítá. Podrobnější hodnoty při výpočtu jsou v příloze Příloha 13 Výpočet kontingenční tabulky pro hypotézu č. 2.

Většina dotazovaných má pozitivní názor na řidičák na zkoušku, nejvíce negativních názorů mají respondenti ve věkové kategorii 21-24 let, tj. věková skupina řidičů, kterou by toto opatření nejvíce ovlivňovalo.

Nulová hypotéza č. 3 – Mladší řidiči mají stejný názor na řízení od sedmnácti let jako starší řidiči

Třetí zformulovaná hypotéza se týká názoru řízení od sedmnácti let. Nulová hypotéza H_0 říká, že věk nemá na názor ohledně řízení od sedmnácti let vliv. Alternativní hypotéza H_1 říká, že mladí řidiči mají pozitivnější názor na odlišný názor na řízení od sedmnácti let než starší řidiči.

Při zkoumání této hypotézy byl poskytnut v rámci žádosti o poskytnutí informace na základě zákona č. 106/1999 SB., o svobodném přístupu k informacím, detailnější popis smyslu zavedení možnosti řídit od 17 let od ředitele Odboru komunikace Ministerstva dopravy, pana Mgr. Jakuba Stadlera (viz Příloha 14 Zpráva z Ministerstva dopravy 1/2, Příloha 15 Zpráva z Ministerstva dopravy 2/2). Zpráva mimo jiné informuje o inspiraci modelu řízení vozidla neplnoletým řidičem s doprovodem od jiných zemí, např. Německem, Rakouskem či Slovenskem.

Tabulka 6 Data pro hypotézu č. 3

věk/názor	pozitivní	neutrální	negativní	celkem
15-20	8	2	3	13

věk/názor	pozitivní	neutrální	negativní	celkem
21-24	34	4	23	61
25-30	8	4	9	21
31-35	9	3	7	19
36-45	17	4	11	32
46-55	15	6	18	39
56+	9	4	4	17
celkem	100	27	75	202

Zdroj: vlastní zpracování

Pomocí kontingenční tabulky byla testována závislost mezi věkem respondentů s jejich názorem na řízení od 17 let pod dohledem mentora. Původní rozdělení věkových kategorií bylo stejné jako u předchozích hypotéz, respondentům byl poskytnut stručný popis pravidel pro sedmnáctileté řidiče, za jakých podmínek se mohou účastnit provozu a odpovědět na otázku odpovídali respondenti obdobně, tedy pozitivní názor, neutrální názor a negativní názor (viz Tabulka 6 Data pro hypotézu č. 3).

Kvůli vysokému počtu očekávaných hodnot menších než 5 bylo nutné sloučit věkové kategorie 15-20 let a 21-24 let dohromady. Po spojení dvou věkových kategorií byly čtyři očekávané četnosti menší než 5, což je maximální počet četností menších než 5, se kterými lze kontingenční tabulku testovat. Vypočtená hodnota χ^2 vyšla 8,047, tabelovaná hodnota pro χ^2 -rozdělení o 10 stupních volnosti je 18,307. Jelikož vypočtená hodnota je menší než hodnota tabelovaná, původní hypotéza H_0 se nezamítá. Podrobnější hodnoty při výpočtu jsou v příloze Zdroj: vlastní zpracování



Ministerstvo dopravy



Eva Przycková
Farská 7
Velké Popovice 251 69
DS: yze22ha

Odpověď k č. j. ze dne	Č. j./Sp. zn./Typ	Vyřizuje/E-mail/Telefon	Datum
	MD-35413/2022-072/4 MD/35413/2022/072	Jan Šindler jan.sindler@mdcr.cz +420 2251 31520	Praha 15.11.2022

Věc: Odpověď na žádost o informace

Vážená paní Przycková,

Ministerstvu dopravy, Odboru komunikace, byla dne 7. 11. 2022 doručena Vaše žádost o poskytnutí informací na základě zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „InfZ“). V žádosti požadujete odpověď na dotazy:

- *Jakým způsobem byla vymezena pásma pevných částek pokut (jak byly stanoveny hranice částek)?*
- *Změny bodového postihu jsou stanoveny u některých vybraných přestupků. Jak se o nich rozhodovalo a podle čeho se vybíraly? Kdo navrhuje tyto změny? Mají na ně vliv např. statistiky přestupků, tj. u častěji spáchaných přestupků budou plánovány změny v postihu více než u těch méně častých?*
- *Co je smyslem možnosti nově řídit už od 17 let? Je tento nápad převzatý např. z jiné země, popř. jak kladně se osvědčilo toto zavedení, že se o jeho zavedení přemýšlí u nás?*

Na stránkách ministerstva dopravy je článek ze 17.8.2020 s názvem Novela bodového systému schválila vláda, je přísnější k závažným přestupkům, mírnější k bagatelním.

Podle tohoto článku ministerstvo pracuje na novelizaci od roku 2015. V názvu stojí, že novela byla schválena, a původně měla být zavedena 1. ledna 2022. Proč se nyní mluví až o roce 2024, když ji původně vláda již schválila? o V článku z 22.3.2021 s názvem Rada pro BESIP podpořila změnu bodového systému a sankce za dluh na pokutě je zmíněno teprve předložení novely do Poslanecké sněmovny s tím, že projednávání o změně bodového systému dosud nezačalo.

Článek z 14.1.2022 Dopravní legislativa 2022: Urychlování výstavby, aktualizace bodového systému a příprava VRT opět zmiňuje předložení návrhu novely vládě.

Elektronický podpis - 16.11.2022
Certifikát autora podpisu :
Jméno : Mgr. Jakub Šindler
Vydán : PostSignum Qualified CA 4
Platnost do : 21.12.2022 10:23:25+000 +01:00

Ministerstvo dopravy
vívka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
03 008

ID datové schránky: n75aua3
e-mail: posta@mdcr.cz
tel. +420 225 131 111

V čem jsou jednotlivé návrhy z minulých let odlišné. Je v nich nějaká aktualizace, popř. jaká?“

Úvodem je nutné uvést, že Vaše dotazy nejsou v souladu s definicí informace dle InfZ a většinou je dotaz požadavek na vytvoření nové informace nebo na právní názor. Takové dotazy je možné zasílat, ale je vhodnější je zasílat mimo režim InfZ, neboť v souladu s tímto zákonem by mohla být žádost odmítnuta. Nicméně ve smyslu dobré správy a mimo režim InfZ Vám poskytujeme následující vysvětlení k jednotlivým dotazům.

1. Dle společenské nebezpečnosti přestupku.
2. Změny vyplývají z principu „2x a dost“ a „3x a dost“, příp. dle statistik příčin dopravních nehod došlo k úpravě bodového systému.
3. Smyslem navrhovaného dobrovolného institutu L17 je zajištění co nejlepší vstupní úrovně praktických znalostí a zejména dovedností začínajících řidičů, které tito řidiči získají před samostatným řízením vozidel v provozu na pozemních komunikacích, a to v kontrolovaném prostředí pod dohledem zkušeného řidiče (dále též mentora). Zároveň je tento institut motivační, neboť právě jen a pouze pod dohledem mentora umožní začínajícímu řidiči řídit vybraná motorová vozidla. Předpokládáme, že mentorem bude nejčastěji rodič či jiný rodinný příslušník, vozidlem bude rodinný vůz a trasy, na kterých se bude jezdit, budou cesty spojené s běžným fungováním domácnosti. Aby byla zajištěna maximální efektivita tohoto institutu, budou na osobu mentora kladeny konkrétní požadavky a budou mu zákonem stanoveny určité povinnosti. Model řízení vozidla neploletým řidičem s doprovodem je již řadu let úspěšně využíván např. v Německu, Rakousku, Velké Británii, Dánsku či na Slovensku. Například německé statistiky ukazují, že řidiči, kteří využili institutu L17 jsou viníky o 17 % menšího množství dopravních nehod a dopouštějí se o 15 % méně dopravních přestupků v porovnání s řidiči, kteří systém dobrovolného vzdělávání nevyužili. Inspirací pro model zaváděný v České republice byl vzdělávací systém sousedních zemí.
4. Neprošla legislativním procesem do posledních voleb do PS.
5. Pokud jde o srovnání novel, plně Vás odkazujeme na zveřejněné dokumenty v této věci na webových stránkách poslanecké sněmovny dle znění a také na dokumenty zveřejněné v přístupné části systému eKlep (na webu vlády). Zpravidla se jedná o dílčí parametrické změny.

S pozdravem

Mgr. Jakub Stadler
ředitel
Odbor komunikace

Příloha 16 Výpočet kontingenční tabulky pro hypotézu č. 3.

U této otázky se vyskytlo více respondentů, kteří měli negativní názor na řidičák od sedmnácti let. Už jenom ten fakt, kdy podstatně méně dotazovaných mělo neutrální názor než u ostatních otázek a více respondentů mělo jednoznačný názor, ukazuje to, že tato chystaná novinka vzbuzuje větší zájem u lidí než u ostatních připravovaných změn, jak pozitivní, tak i negativní. Každopádně nelze říct, že věk závisí na názoru řidičů ohledně posunutí věkové hranice dolů, kdy může mladý člověk začít řídit.

Nulová hypotéza č. 4 – Řidiči z měst nevnímali více změnu chování účastníků silničního provozu než řidiči z obcí

Čtvrtá hypotéza se týká vnímání chování řidičů před a po zavedení bodového systému. Nulová hypotéza H_0 říká, že to, kde respondent žije, nemá vliv na jeho vnímání ohledně změny chování řidičů před a po zavedení bodového systému. Alternativní hypotéza H_1 říká, že řidiči žijící ve městě mají jiný názor na změnu chování než řidiči žijící v obci.

Tabulka 7 Data pro hypotézu č. 4

	ano	ne	celkem
z velkoměsta	3	12	15
z města	7	15	22
z obce	10	38	48
celkem	20	65	85

Zdroj: vlastní zpracování

Pomocí kontingenční tabulky byla testovaná závislost mezi řidiči z měst či obcí a jejich vnímání na změnu bezpečnosti na pozemních komunikacích. Nejprve byly respondenti tázáni, zda byli účastníky silničního provozu ještě před zavedením bodového systému v roce 2006. Kladně na tuto otázku odpovědělo 85 respondentů. Ti pak dále byli rozděleni podle oblasti bydliště, na výběr měli ze tří možností: velkoměsto (nad 100.000 obyvatel), město (pod 100.000 obyvatel) a obec.

Vypočtená hodnota χ^2 vyšla 1,138, tabelovaná hodnota pro χ^2 rozdělení o 2 stupních volnosti je 5,991. Jelikož vypočtená hodnota je menší než hodnota tabelovaná, původní hypotéza H_0 se nezamítá. Podrobnější hodnoty při výpočtu jsou v příloze Zdroj: vlastní zpracování

Příloha 17 Výpočet kontingenční tabulky pro hypotézu č. 4.

Většina respondentů nijak razantně nevnímala změnu v chování řidičů s nástupem bodového systému, jak lidé z obcí, kde slabý silniční provoz, tak lidé z měst, kde je silniční provoz výrazně silnější.

Nulová hypotéza č. 5 – Pohlaví nemá vliv na znalost způsobů zjištění stavu bodového konta

Pátá zformulovaná hypotéza se týká znalosti ohledně způsobu zjištění stavu bodového konta. Nulová hypotéza H_0 říká, že pohlaví nemá na znalost způsobu zjištění stavu bodového konta vliv. Alternativní hypotéza H_1 říká, že pohlaví má na znalost vliv.

Tabulka 8 Data pro hypotézu č. 5

	ano	ne	celkem
žena	35	49	84
muž	68	50	118
celkem	103	99	202

Zdroj: vlastní zpracování

Pomocí asociační tabulky byla testována závislost mezi muži a ženami na znalosti, zdali ví, kde zjistit svůj stav bodového konta. Z celkových 202 respondentů kladně odpovědělo 103 řidičů (viz Tabulka 8 Data pro hypotézu č. 5), což je téměř polovina z výběrového souboru.

Výsledek z testování χ^2 testu nezávislost vyšel 5,002. Kritická hodnota pro 5 % hladinu významnosti se stupni 1 je 3,841. Jelikož hodnota testového kritéria je větší než kritická hodnota, H_0 se zamítá, přijímá se alternativní hypotéza, která říká, že mezi sledovanými znaky závislost existuje. Pomocí koeficientu asociace, který vyšel -0,157, se měří síla závislosti, která říká, že mezi znaky je nepřímá slabá závislost. Podrobnější hodnoty při výpočtu jsou v příloze Příloha 18 Výpočet kontingenční tabulky pro hypotézu č. 5.

Z šetření lze říct, že existuje závislost mezi pohlavím a znalostí, zdali ví, kde zjistit svůj stav bodového konta. Více mužů než žen ví, kde svůj bodový stav hledat.

Nulová hypotéza č. 6 – Na věku nezávisí, kolik možností zjištění stavu bodového konta respondent zná

Poslední zformulovaná hypotéza se týká počtu možností, jak zjistit bodový stav. Nulová hypotéza H_0 říká, že nezáleží na věku, kolik způsobů lidé znají pro zjištění. Alternativní hypotéza H_1 říká, že věk má vliv na počet způsobů, které respondenti znají.

Tabulka 9 Data pro hypotézu č. 6

věk/počet odpovědí	1 odpověď	2 odpovědi	3 odpovědi	celkem
--------------------	-----------	------------	------------	--------

15-20	2	0	0	2
21-24	8	1	1	10
25-30	1	6	2	9
31-35	8	5	2	15
36-45	10	13	6	29
46-55	10	8	6	24
56 a více	7	4	3	14
celkem	46	37	20	103

Zdroj: vlastní zpracování

Pomocí kontingenční tabulky byla testována závislost, jestli věk hraje roli v informovanosti, kde má řidič najít svůj stav bodového konta. Všichni respondenti, kteří kladně odpověděli na otázku, jestli ví, kde hledat svůj stav bodového konta, byli následně dotazováni, jestli mohou vyjmenovat způsoby, které znají. Tabulka 9 Data pro hypotézu č. 6 ukazuje, kolik správných odpovědí měly jednotlivé věkové kategorie. Nulová hypotéza H_0 říká, že mezi věkem a počtem správných odpovědí není závislost.

Při výpočtu očekávaných četností bylo nutné sloučit věkové kategorie 15-20 let, 21-24 let a 25-30 let a 46-55 let a 56 let+, jelikož hodnoty čtrnácti teoretických očekávání byly menší než 5. Test χ^2 nelze použít, pokud více než 20 % teoretických četností je menší než 5. Vypočtená hodnota χ^2 vyšla 3,065, tabelovaná hodnota pro χ^2 -rozdělení o 6 stupních volnosti je 12,592. Jelikož vypočtená hodnota je menší než hodnota tabelovaná, původní hypotéza H_0 se nezamítá. Podrobnější hodnoty při výpočtu jsou v příloze Příloha 19 Výpočet kontingenční tabulky pro hypotézu č. 6.

Závěr je takový, že počet správných odpovědí nezáleží na věku. Nejvíce respondentů odpovědělo právě jednu možnost, nejvíce byl zmiňován Czech POINT s 66 odpověďmi, dále Portál občana s celkovými 58 odpověďmi a 40 respondentů zmínilo registr řidičů. Celkem 20 respondentů vědělo všechny způsoby a 37 vědělo dva způsoby, tj. Portál občana a registr řidičů nebo Portál občana a Czech POINT nebo Czech POINT a registr řidičů.

5 Výsledky a diskuse

V analytické části bakalářské práce byly provedeny elementární charakteristiky časových řad od roku 2006 do roku 2022. U analýzy bodovaných řidičů byl rok 2006 vynechán z důvodu jen půlroční účinnosti bodového systému. Analyzován byl celkový počet dopravních nehod a počet dopravních nehod zaviněných mladými řidiči.

Počet nehod od zavedení bodového systému klesal, veliký rozdíl nastal mezi lety 2008 a 2009, kdy meziroční rozdíl byl téměř 90.000 nehod. Obdobné výsledky jsou i u počtu nehod zavedených mladými řidiči. Největší rozdíl nastal mezi lety 2008 a 2009, kdy meziroční rozdíl byl necelých 14.000 nehod.

V dotazníkovém šetření bylo zkoumáno vnímání respondentů na bodový systém. První hypotéza, jestli existuje závislost mezi věkem respondentů s jejich názorem na bodový systém, nebyla prokázána. Většina respondentů ve všech věkových kategoriích bodový systém nevnímá anebo ho podporuje. Druhá hypotéza, jestli existuje závislost mezi věkem respondentů s jejich názorem na „řidičák na zkoušku“, také nebyla prokázána. Většina respondentů se shoduje v pozitivním názoru, že by čerství řidiči měli mít po dobu prvních dvou let řízení místo 12 bodů jenom 6 bodů. Nejvíce negativního ohlasu bylo ve věkové kategorii 21-24 let, tj. věkové skupiny, pro kterou by se tato novinka nejvíce týkala. Mnoho těchto mladých řidičů je toho názoru, že je nespravedlivé mít méně bodů než ostatní. Při zavedení této novinky do reálného provozu by se více mladé populace mohlo negativně vyjadřovat k tomuto nařízení. Pro zabránění těchto teoretických nepokojů by mohl být více kladen důraz na to, že mnoho dopravních nehod zaviní mladí řidiči.

Třetí hypotéza, jestli existuje závislost mezi věkem respondentů s jejich názorem na řízení od 17 let pod dohledem mentora, také nebyla přijata. U této otázky se více respondentů shodovalo s negativními názory. Respondenti s negativním názorem si stáli za tím, že mladí řidiči nejsou tak vyzrálí, nebo by této možnosti řídit už jako nezletilí mohli zneužívat. Jako doporučení pro zabránění tohoto zneužití by mohlo být více namátkových kontrol zaměřené na mladé řidiče a přísnější pravidla pro dospělé řidiče, kteří by se mohli stát mentory. Někdo sice může řídit 10 let bez porušení předpisů, ale nevědomky může mladistvému předat návyky, které jsou ve sporu s bezpečným řízením.

Ani hypotéza ohledně závislosti mezi řidiči z měst či obcí a jejich vnímáním na změnu bezpečnosti na pozemních komunikacích nebyla prokázána. Většina dotazovaných respondentů, kteří odpověděli na tuto otázku, se shoduje v názoru, že zavedení bodového

systemu nijak nemělo vliv na chování řidičů. Ani řidiči z velkoměst, kde je dopravní provoz silnější, tuto změnu nepocítili. Respondenti se vyjadřovali tak, že během začátku platnosti bodového systému více řidičů bylo opatrnějších kvůli neznámému pravidlu, ale během několika měsíců byla bezpečnost provozu z jejich pohledu stejná jako před zavedením.

Naopak se prokázala hypotéza, jestli existuje závislost mezi muži a ženami na znalosti, zdali ví, kde zjistit svůj stav bodového konta. Výsledkem je, že více mužů ví, kde bodový stav zjistit. A hypotéza závislost, jestli věk hraje roli v informovanosti, kde má řidič najít svůj stav bodového konta, také nebyla přijata. Zajímavým prvkem při tomto zkoumání bylo zjištění, kolik respondentů vyjmenovalo všechny možnosti. Jenom pětina věděla, že bodový stav lze zjistit na Portálu občana, registru řidičů a na Czech POINTu. Nejvíce respondentů vědělo o možnosti Czech POINTu, ale hned v závěsu byl Portál občana. Na tuto možnost si více vzpomněli mladí respondenti, naopak registr řidičů byl jmenován spíše u těch starších. Doporučením pro rozšíření povědomosti řidičů o všech možnostech by mohlo být více zviditelňování, např. Portál občana byl velmi často zmiňován v souvislosti s datovou schránkou, o které se v poslední době hodně mluví.

6 Závěr

Cílem bakalářské práce bylo analyzovat změny v bezpečnosti silničního provozu v České republice od zavedení bodového systému v roce 2006. Mezi vybrané ukazatele patřil počet dopravních nehod od roku 2006, počet dopravních nehod zaviněnými mladými řidiči od roku 2006, počet bodovaných řidičů a počet 12 bodovaných řidičů. Dále bylo zpracováno dotazníkové šetření řidičů, kde se zkoumalo, jaký názor mají na bodový systém a jak ho vnímají. Údaje byly získány z Českého statistického úřadu, Ministerstva dopravy České republiky, Policie České republiky a z osobně vytvořeného dotazníku.

V práci byl zhodnocen vývoj nehodovosti ve sledovaném období 2006-2022. nehodovost se zavedením bodového systému začala nehodovost významně klesat, veliký rozdíl nastal mezi lety 2008 a 2009, kdy meziroční rozdíl byl téměř 90.000 nehod. Další pokles počtu nehod je mezi lety 2019 a 2020. tento rozdíl by se dal interpretovat jako reakcí na koronavirovou krizi, kdy byl omezen pohyb občanů. Obdobné výsledky jsou i u počtu nehod zavedených mladými řidiči. Největší rozdíl nastal mezi lety 2008 a 2009, kdy meziroční rozdíl byl necelých 14.000 nehod. Důvodem byla změna pravidel pro hlášení nehody Policii ČR.

Dalším významným ukazatelem byl počet bodovaných řidičů ve sledovaném období 2007-2022. Šetření analýzy vývoje počtu bodovaných řidičů ukazují, že z celkového počtu bodovaných řidičů muži páchají bodované dopravní přestupky či trestné činy daleko více než žena. Podle křivek v grafech lze vidět, že počty bodovaných žen jsou stálé. Z toho lze usuzovat, že ženy nejsou ovlivněny změnami v bodovém systému. Od začátku zavedení bodového systému se počet pohybuje ve stejných hodnotách. U mužských bodovaných řidičů lze říct, že v prvních dvou letech byli více opatrní, ale během let jejich opatrnost ke svým bodům klesla.

Řidičů, kteří dosáhli dvanácti bodů, v počátcích bodového systému bylo nejméně. V průběhu let, kdy měli řidiči více časového prostoru pro získání plného bodového konta, jich přibývalo, ale podle výsledků jsou hodnoty těchto řidičů již stálé. Počty 12 bodovaných řidičů během posledních let ani nerostly, ale ani neklesaly. Jako doporučení pro snížení těchto hodnot by mohly být nastoleny přísnější pokuty. Tím by řidiči měli větší motivaci tolik neporušovat dopravní předpisy.

V dotazníkovém šetření bylo zkoumáno vnímání respondentů na bodový systém. Na dotazník odpovědělo celkem 202 respondentů, otázky byly uzavřené i otevřené, kde respondenti dostali prostor se více vyjádřit k určitému tématu.

Většina respondentů ve všech věkových kategoriích bodový systém nevnímá anebo ho podporuje, shoduje se v pozitivním názoru, že by čerství řidiči měli mít po dobu prvních dvou let řízení místo 12 bodů jenom 6 bodů, mnoho respondentů stojí za tím, že mladí řidiči nejsou tak vyzrálí aby mohli řídit auto už od sedmnácti let. V práci bylo zjištěno, že více mužů ví, kde zjistit stav svého bodového konta, než žen. Pětina respondentů, kteří odpověděli kladně v otázce, jestli věděli o nějakém způsobu, jak zjistit svůj bodový stav, věděla o všech možnostech, jak dnes stav zjistit a to Portál občana, registr řidičů a Czech POINT. Nejvíce respondentů si vzpomnělo na Czech POINT.

Z pohledu fungování bodového systému mnoho řidičů nemyslí na své body, pokud je nedostanou. Řidiči nemají dostatečný respekt z bodového systému a berou ho jako nepatrný postih při spáchání přestupku či trestného činu. Proto se také připravuje novela zákona o silničním provozu, která by měla vyjít v platnost v roce 2024, a měla by některé přestupky a trestné činy zpřísnit.

7 Seznam použitých zdrojů

Knižní zdroje

[1] HINDLS, Richard. *Statistika pro ekonomy*. 8. vydání. Praha: Professional Publishing, 2007. ISBN 978-80-86946-43-6

[2] SVATOŠOVÁ, Libuše, KÁBA, Bohumil. *Statistické metody II*. ISBN: 978-80-213-1736-9

[3] KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou 4. aktualizované vydání podle stavu k 1. 10. 2018*. Praha: Leges, 2018. Komentátor. ISBN 978-80-7502-292-9

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

[5] BERAN, Tomáš. *Právní rádce pro řidiče*. Brno: CPress, 2014. ISBN 978-80-264-0260-2

[7] VETEŠNÍK, Pavel, Luboš JEMELKA, Lukáš POTĚŠIL, Eva VETEŠNÍKOVÁ, Zuzana ADAMEOVÁ a Lukáš BOHUSLAV. *Dopravní právo*. V Praze: C.H. Beck, 2016. Praktická knihovna (C.H. Beck). ISBN 978-80-7400-409-4

[8] KOČÍ, Roman. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů : podle právního stavu k 1. 3. 2018*. Praha: Linde, 2007-. Komentátor. ISBN 978-80-7502-267-7.

[9] MINÁŘ, Václav. *Autoškola: moderní učebnice a testové otázky: 2022*. Praha: Grada Publishing, 2022. ISBN 978-80-271-3552-3

[10] HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Praha: Portál, 2005. ISBN 80-7178-542-3

[11] ŠUCHA, Matuš. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada, 2013. Psyché (Grada). ISBN 978-80-247-4113-0

[12] HÁJEK, Miroslav. *Jak nepřijít o řidičský průkaz: 12 bodů hrozí každému: tajemství a zásludnosti bodového systému – neplaťte zbytečně pokuty, když nemusíte – pasti na řidiče - práva a povinnosti řidičů - práva a povinnosti policistů - není nutné mít 12 bodů, abyste přišli o řidičský průkaz*. Praha: Grada, 2008. ISBN 978-80-247-2213-9

Internetové zdroje

[6] LUKAŠÍK, Tomáš. Přestupky a trestné činy 2022: Informace o stavu bodového systému v České republice [online]. Praha: *Ministerstvo dopravy*, 2023 [cit. 2023-02-15]. Dostupné z: [https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-\(7\)/Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny.pdf.aspx](https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-(7)/Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny.pdf.aspx)

[13] SINGER, Jan Singer a Tomáš KUNC. Grafika: Evropa a tolerance k alkoholu. Kde můžete po skleničce sednout na kolo nebo za volant [online]. *Aktuálně.cz* [cit. 2023-02-15]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/domaci/tolerance-alkoholu-ridicu-v-evrope/r~04ea0df06eb211e682470025900fea04/>

[14] Přehlednější bodový systém schválila vláda, zavádí také možnost řídit auto už od 17 let s doprovodem [online]. *Ministerstvo dopravy*, 4.1.2023 [cit. 2023-02-11]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Prehlednejsi-bodovy-system-schvalila-vlada,-zavadi>

[15] Nový bodový systém: Přísnější proti pirátům silnic [online]. *BESIP* [cit. 2023-03-10]. Dostupné z: <https://besip.cz/dev/Novy-bodovy-system/Prisnejsi-proti-piratum-silnic>

[16] Nový bodový systém: Novinky pro mladé řidiče [online]. *BESIP* [cit. 2023-03-10]. Dostupné z: <https://besip.cz/dev/Novy-bodovy-system/Mlady-ridic>

[17] Bodový systém v Evropě a v České republice. *CSPDS* [online]. 28.7.2014 [cit. 2022-07-10]. Dostupné z: <https://www.cspds.cz/212-bodovy-system-v-evrope-a-v-ceske-republice>

[18] Kdo jsme: O Besip [online]. *BESIP* [cit. 2023-03-05]. Dostupné z: <https://besip.cz/Pro-odborniky/O-Besip/BESIP-o-nas>

[19] Historie BESIP: O Besip [online]. *BESIP* [cit. 2023-03-05]. Dostupné z: <https://besip.cz/Pro-odborniky/O-Besip/Historie-BESIP>

[20] Zpomal, ještě je brzo [online]. *13minut* [cit. 2023-03-05]. Dostupné z: <https://www.13minut.cz>

[21] Dám respekt [online]. *BESIP* [cit. 2023-03-05]. Dostupné z: <https://besip.cz/Ucastnici-silnicniho-provozu/Cykliste/Dam-respekt>

[22] Bezpečnost silniční dopravy – Prevence [online]. *Ministerstvo vnitra* [cit. 2023-03-05]. Dostupné z: <https://www.mvcr.cz/clanek/bezpecnost-silnicni-dopravy-prevence-878811.aspx?q=Y2hudW09Nw%3D%3D>

8 Seznam tabulek, grafů a zkratk

8.1 Seznam tabulek

Tabulka 1 Přehled nejčastěji evidovaných jednání zařazených do bodového systému	16
Tabulka 2 Povolená hladina alkoholu v krvi v Evropě	20
Tabulka 3 Bodový systém v Evropě	23
Tabulka 4 Data pro hypotézu č. 1	33
Tabulka 5 Data pro hypotézu č. 2	34
Tabulka 6 Data pro hypotézu č. 3	35
Tabulka 7 Data pro hypotézu č. 4	36
Tabulka 8 Data pro hypotézu č. 5	37
Tabulka 9 Data pro hypotézu č. 6	38

8.2 Seznam grafů

Graf 1 Vývoj počtu nehod v letech 2006-2022	28
Graf 2 Vývoj počtu bodovaných řidičů v letech 2007-2022	30
Graf 3 Vývoj počtu 12 bodovaných řidičů v letech 2007-2022	31
Graf 4 Věkové kategorie respondentů	32

8.3 Seznam použitých zkratk

BESIP – Bezpečnost silničního provozu

Přílohy

Příloha 1 Vývoj počtu dopravních nehod na území ČR v letech 2006-2022.....	44
Příloha 2 Vývoj počtu dopravních nehod zaviněných mladými řidiči na území ČR v letech 2006-2022	45
Příloha 3 Počet celkových a bodovaných řidičů v letech 2006-2022	45
Příloha 4 Vývoj počtu bodovaných řidičů v letech 2007-2022	46
Příloha 5 Vývoj počtu bodovaných řidičů mužů v letech 2007-2022	47
Příloha 6 Vývoj počtu bodovaných řidičů žen v letech 2007-2022.....	47
Příloha 7 Vývoj počtu 12 bodovaných řidičů v letech 2007-2022	48
Příloha 8 Vývoj počtu 12 bodovaných řidičů mužů v letech 2007-2022	48
Příloha 9 Vývoj počtu 12 bodovaných řidičů žen v letech 2007-2022.....	49
Příloha 10 Seznam otázek z dotazníkového šetření	49
Příloha 11 Výpočet kontingenční tabulky pro hypotézu č. 1	50
Příloha 12 Výpočet kontingenční tabulky pro hypotézu č. 2.....	51
Příloha 13 Výpočet kontingenční tabulky pro hypotézu č. 3.....	52
Příloha 14 Výpočet kontingenční tabulky pro hypotézu č. 4.....	53
Příloha 15 Výpočet kontingenční tabulky pro hypotézu č. 5.....	54
Příloha 16 Výpočet kontingenční tabulky pro hypotézu č. 6.....	54

Příloha 1 Vývoj počtu dopravních nehod na území ČR v letech 2006-2022

Příloha 2 Vývoj počtu dopravních nehod na území ČR v letech 2006-2022

rok	počet nehod	1. absolutní diference	koeficient růstu	bazický index
2006	187 965	x	x	1
2007	182 736	-5 229	97,218	0,972
2008	160 376	-22 360	87,764	0,853
2009	74 815	-85 561	46,650	0,398
2010	75 522	707	100,945	0,402
2011	75 137	-385	99,490	0,400
2012	81 404	6 267	108,341	0,433
2013	84 398	2 994	103,678	0,449
2014	85 859	1 461	101,731	0,457
2015	93 067	7 208	108,395	0,495
2016	98 864	5 797	106,229	0,526
2017	103 821	4 957	105,014	0,552
2018	104 764	943	100,908	0,557
2019	107 572	2 808	102,680	0,572
2020	94 797	-12 775	88,124	0,504
2021	99 332	4 535	104,784	0,528
2022	98 460	-872	99,122	0,524
Průměr	106 405	x	0,960	x

Zdroj: vlastní zpracování, Policie ČR

Příloha 3 Vývoj počtu dopravních nehod zaviněných mladými řidiči na území ČR v letech 2006-2022

rok	počet nehod mladých řidičů	1. absolutní diference	koeficient růstu	bazický index
2006	27 197	x	x	1
2007	28 241	1044	103,839	1,038
2008	25 115	-3126	88,931	0,923
2009	11 177	-13938	44,503	0,411
2010	9 616	-1561	86,034	0,354
2011	9 677	61	100,634	0,356
2012	10 020	343	103,544	0,368
2013	9 628	-392	96,088	0,354
2014	9 636	8	100,083	0,354
2015	10 034	398	104,130	0,369
2016	10 619	585	105,830	0,390
2017	10 528	-91	99,143	0,387
2018	10 051	-477	95,469	0,370
2019	9 574	-477	95,254	0,352
2020	8 742	-832	91,310	0,321
2021	8 937	195	102,231	0,329
2022	8 898	-39	99,564	0,327

Průměr	12 805,294	x	0,933	x
---------------	---------------	---	-------	---

Zdroj: vlastní zpracování, Policie ČR

Příloha 4 Počet celkových a bodovaných řidičů v letech 2006-2022

		počet řidičů	podíl (%)	počet bodovaných	podíl z řidičů (%)	počet 12bodovaných	podíl z řidičů (%)
2006	celkem	6650560		225454	3,39	157	0,00
	muži	3810771	57,30	189381	4,97	119	0,00
	ženy	2839789	42,70	36073	1,27	38	0,00
2007	celkem	6282601		543445	8,65	5106	0,08
	muži	3769561	60,00	456222	12,10	4844	0,13
	ženy	2513040	40,00	87223	3,47	262	0,01
2008	celkem	6400584		613816	9,59	14969	0,23
	muži	3727060	58,23	517671	13,89	14285	0,38
	ženy	2673524	41,77	96145	3,60	684	0,03
2009	celkem	6511166		669999	10,29	24212	0,37
	muži	3789499	58,20	565537	14,92	23071	0,61
	ženy	2721667	41,80	104462	3,84	1141	0,04
2010	celkem	6603864		659726	9,99	30341	0,46
	muži	3790618	57,40	555451	14,65	28812	0,76
	ženy	2813246	42,60	104275	3,71	1529	0,05
2011	celkem	6550706		649830	9,92	34694	0,53
	muži	3705734	56,57	543787	14,67	32871	0,89
	ženy	2844971	43,43	106043	3,73	1823	0,06
2012	celkem	6370251		557397	8,75	36536	0,55
	muži	3605562	56,60	482749	13,39	34455	0,96
	ženy	2764689	43,40	94648	3,42	2081	0,08
2013	celkem	6637107		557517	8,40	37423	0,56
	muži	3736691	56,30	463241	12,40	35165	0,94
	ženy	2900416	43,70	94276	3,25	2258	0,08
2014	celkem	6674545		550650	8,25	38430	0,58
	muži	3737745	56,00	453339	12,13	35982	0,96
	ženy	2936800	44,00	97311	3,31	2448	0,08
2015	celkem	6699093		539277	8,05	39507	0,59
	muži	3733405	55,73	440716	11,80	36851	0,99
	ženy	2965689	44,27	98516	3,32	2656	0,09
2016	celkem	6733016		520007	7,72	39524	0,59
	muži	3734941	55,47	424209	11,36	36756	0,98
	ženy	2998075	44,53	95798	3,20	2768	0,09
2017	celkem	6764052		482461	7,13	39609	0,59
	muži	3736602	55,24	393798	10,54	36713	0,98
	ženy	3027450	44,76	88723	2,93	2896	0,10
2018	celkem	6798342		480080	7,06	39616	0,58
	muži	3741073	55,03	389721	10,42	36621	0,98
	ženy	3057269	44,97	90359	2,96	2995	0,10
2019	celkem	6834909		472942	6,92	39906	0,58
	muži	3747791	54,83	383241	10,23	36743	0,98

	ženy	3087118	45,17	89701	2,91	3163	0,10
2020	celkem	6837887		423712	6,20	40406	0,59
	muži	3736286	54,64	345725	9,25	37102	0,99
	ženy	3101601	45,36	77987	2,51	3304	0,11
2021	celkem	6860893		423283	6,17	41269	0,60
	muži	3732304	54,40	343028	9,19	37756	1,01
	ženy	3128589	45,60	80255	2,57	3513	0,11
2022	celkem	6892629		456714	6,63	42827	0,62
	muži	3737907	54,23	366956	9,82	39023	1,04
	ženy	3154720	45,77	89758	2,85	3804	0,12

Zdroj: vlastní zpracování, Policie ČR

Příloha 5 Vývoj počtu bodovaných řidičů v letech 2007-2022

rok	celkový počet bodovaných řidičů	1. absolutní diference	koeficient růstu	bazický index
2007	543 445	x	x	1
2008	613 816	70 371	112,949	1,129
2009	669 999	56 183	109,153	1,233
2010	659 726	-10 273	98,467	1,214
2011	649 830	-9 896	98,500	1,196
2012	557 397	-92 433	85,776	1,026
2013	557 517	120	100,022	1,026
2014	550 650	-6 867	98,768	1,013
2015	539 277	-11 373	97,935	0,992
2016	520 007	-19 270	96,427	0,957
2017	482 461	-37 546	92,780	0,888
2018	480 080	-2 381	99,506	0,883
2019	472 942	-7 138	98,513	0,870
2020	423 712	-49 230	89,591	0,780
2021	423 283	-429	99,899	0,779
2022	456 714	33 431	107,898	0,840
Průměr	537 553,5	x	0,988	x

Zdroj: vlastní zpracování, Policie ČR

Příloha 6 Vývoj počtu bodovaných řidičů mužů v letech 2007-2022

rok	celkový počet bodovaných mužů	1. absolutní diference	koeficient růstu	bazický index
2007	456 222	x	x	1
2008	517 671	61 449	113,469	1,135
2009	565 537	47 866	109,246	1,240

2010	555 451	-10 086	98,217	1,218
2011	543 787	-11 664	97,900	1,192
2012	482 749	-61 038	88,775	1,058
2013	463 241	-19 508	95,959	1,015
2014	453 339	-9 902	97,862	0,994
2015	440 716	-12 623	97,216	0,966
2016	424 209	-16 507	96,255	0,930
2017	393 738	-30 471	92,817	0,863
2018	389 721	-4 017	98,980	0,854
2019	383 241	-6 480	98,337	0,840
2020	345 725	-37 516	90,211	0,758
2021	343 028	-2 697	99,220	0,752
2022	366 956	23 928	106,976	0,804
Průměr	445 333,188	x	0,986	x

Zdroj: vlastní zpracování, Policie ČR

Příloha 7 Vývoj počtu bodovaných řidičů žen v letech 2007-2022

rok	celkový počet bodovaných žen	1. absolutní diference	koeficient růstu	bazický index
2007	87 223	x	x	1
2008	96 145	8 922	110,229	1,102
2009	104 462	8 317	108,650	1,198
2010	104 275	-187	99,821	1,195
2011	106 043	1 768	101,696	1,216
2012	94 648	-11 395	89,254	1,085
2013	94 276	-372	99,607	1,081
2014	97 311	3 035	103,219	1,116
2015	98 516	1 205	101,238	1,129
2016	95 798	-2 718	97,241	1,098
2017	88 723	-7 075	92,615	1,017
2018	90 359	1 636	101,844	1,036
2019	89 701	-658	99,272	1,028
2020	77 987	-11 714	86,941	0,894
2021	80 255	2 268	102,908	0,920
2022	89 758	9 503	111,841	1,029
Průměr	93 467,5	x	1,002	x

Zdroj: vlastní zpracování, Policie ČR

Příloha 8 Vývoj počtu 12 bodovaných řidičů v letech 2007-2022

rok	celkový počet 12 bodovaných řidičů	1. absolutní diference	koeficient růstu	bazický index
2007	5 106	x	x	1
2008	14 969	9 863	293,165	2,932
2009	24 212	9 243	161,748	4,742
2010	30 341	6 129	125,314	5,942
2011	34 694	4 353	114,347	6,795
2012	36 536	1 842	105,309	7,156
2013	37 423	887	102,428	7,329
2014	38 430	1 007	102,691	7,526
2015	39 507	1 077	102,802	7,737
2016	39 524	17	100,043	7,741
2017	39 609	85	100,215	7,757
2018	39 616	7	100,018	7,759
2019	39 906	290	100,732	7,816
2020	40 406	500	101,253	7,913
2021	41 269	863	102,136	8,082
2022	42 827	1 558	103,775	8,388
Průměr	34 023,438	x	1,152	x

Zdroj: vlastní zpracování, Policie ČR

Příloha 9 Vývoj počtu 12 bodovaných řidičů mužů v letech 2007-2022

rok	celkový počet 12 bodovaných mužů	1. absolutní diference	koeficient růstu	bazický index
2007	4 844	x	x	1
2008	14 285	9 441	294,901	2,949
2009	23 071	8 786	161,505	4,763
2010	28 812	5 741	124,884	5,948
2011	32 871	4 059	114,088	6,786
2012	34 455	1 584	104,819	7,113
2013	35 165	710	102,061	7,259
2014	35 982	817	102,323	7,428
2015	36 851	869	102,415	7,608
2016	36 756	-95	99,742	7,588
2017	36 713	-43	99,883	7,579
2018	36 621	-92	99,749	7,560
2019	36 743	122	100,333	7,585
2020	37 102	359	100,977	7,659

2021	37 756	654	101,763	7,794
2022	39 023	1 267	103,356	8,056
Průměr	31 690,625	x	1,149	x

Zdroj: vlastní zpracování, Policie ČR

Příloha 10 Vývoj počtu 12 bodovaných řidičů žen v letech 2007-2022

rok	celkový počet 12 bodovaných žen	1. absolutní diference	koeficient růstu	bazický index
2007	262	x	x	1
2008	684	422	261,069	2,611
2009	1 141	457	166,813	4,355
2010	1 529	388	134,005	5,836
2011	1 823	294	119,228	6,958
2012	2 081	258	114,152	7,943
2013	2 258	177	108,506	8,618
2014	2 448	190	108,415	9,344
2015	2 656	208	108,497	10,137
2016	2 768	112	104,217	10,565
2017	2 896	128	104,624	11,053
2018	2 995	99	103,419	11,431
2019	3 163	168	105,609	12,073
2020	3 304	141	104,458	12,611
2021	3 513	209	106,326	13,408
2022	3 804	291	108,284	14,519
Průměr	2 332,813	x	1,195	x

Zdroj: vlastní zpracování, Policie ČR

Příloha 11 Seznam otázek z dotazníkového šetření

Číslo otázky	Otázka
1	Jakého jste pohlaví?
2	Místo bydliště?
3	věk?
4	Byli jste účastníky silničního provozu ještě před zavedením bodového systému v roce 2006?
5	Pokud ano, vnímali jste rozdíl chování řidičů před a po zavedení bodového systému?
6	Pokud ano, jakých rozdílů?
7	Jaký máte názor na bodový systém?
8	Jaký máte názor na "řidičák na zkoušku?"
9	Detailněji popište váš názor na předchozí otázku.
10	Jaký máte názor na možnost řídit auto od sedmnácti?
11	Detailněji popište váš názor na předchozí otázku.

12	Víte, kde zjistit svůj stav bodového konta?
13	Pokud ano, vyjmenujte možnosti, o kterých víte, kde stav zjistit.

Zdroj: vlastní zpracování

Příloha 12 Výpočet kontingenční tabulky pro hypotézu č. 1

otázka č.7: Jaký máte názor na bodový systém?

věk/názor	pozitivní	neutrální	negativní	celkem
15-20	5	4	4	13
21-24	20	37	4	61
25-30	9	11	1	21
31-35	5	9	5	19
36-45	14	15	3	32
46-55	11	25	3	39
56 a více	6	8	3	17
celkem	70	109	23	202

O _{ij}	15-20	4,505	7,015	1,480	
	21-24	21,139	32,916	6,946	
	25-30	7,277	11,332	2,391	
	31-35	6,584	10,252	2,163	
	36-45	11,089	17,267	3,644	
	46-55	13,515	21,045	4,441	
	56 a více	5,891	9,173	1,936	
	suma				202
O _{ij}	15-24	25,644	39,931	8,426	
	25-30	7,277	11,332	2,391	
	31-35	6,584	10,252	2,163	
	36-45	11,089	17,267	3,644	
	46+	19,406	30,218	6,376	
	suma				202

upravená **původní**
tabulka

věk/názor	pozitivní	neutrální	negativní	celkem
15-24	25	41	8	74
25-30	9	11	1	21
31-35	5	9	5	19
36-45	14	15	3	32
46+	17	33	6	56
celkem	70	109	23	202

chi²

24,373	42,098	7,596
--------	--------	-------

11,131	10,678	0,418	
3,797	7,901	11,556	
17,675	13,030	2,470	
14,892	36,038	5,646	
		suma	209,299

7,299

v tabulkách (8) 15,507

Zdroj: vlastní zpracování, Policie ČR

Příloha 13 Výpočet kontingenční tabulky pro hypotézu č. 2

otázka č. 8: Jaký máte názor na řidičák na zkoušku?

věk/názor	pozitivní	neutrální	negativní	celkem
15-20	10	0	3	13
21-24	36	10	15	61
25-30	12	6	3	21
31-35	14	3	2	19
36-45	21	6	5	32
46-55	21	9	9	39
56 a více	14	2	1	17
celkem	128	36	38	202

O _{ij}	15-20	8,238	2,317	2,446
	21-24	38,653	10,871	11,475
	25-30	13,307	3,743	3,950
	31-35	12,040	3,386	3,574
	36-45	20,277	5,703	6,020
	46-55	24,713	6,950	7,337
	56 a více	10,772	3,030	3,198

O _{ij}	15-24	46,891	13,188	13,921
	25-30	13,307	3,743	3,950
	31-35	12,040	3,386	3,574
	36-45	20,277	5,703	6,020
	46-55	24,713	6,950	7,337
	56 a více	10,772	3,030	3,198
			suma	202

upravená **původní**
tabulka

věk/názor	pozitivní	neutrální	negativní	celkem
15-24	46	10	18	74
25-30	12	6	3	21
31-35	14	3	2	19

36-45	21	6	5	32
46-55	21	9	9	39
56 a více	14	2	1	17
celkem	128	36	38	202

chi²

45,126	7,583	23,275
10,821	9,619	2,278
16,280	2,658	1,119
21,749	6,313	4,153
17,845	11,654	11,040
18,195	1,320	0,313
	suma	211,339
		9,339
	v tabulkách (10)	18,307

Zdroj: vlastní zpracování



Ministerstvo dopravy



Eva Przycková



Odpověď k č. j. ze dne	Č. j./Sp. zn./Typ	Vyřizuje/E-mail/Telefon	Datum
	MD-35413/2022-072/4 MD/35413/2022/072	Jan Šindler jan.sindler@mdcr.cz +420 2251 31520	Praha 15.11.2022

Věc: Odpověď na žádost o informace

Vážená paní Przycková,

Ministerstvu dopravy, Odboru komunikace, byla dne 7. 11. 2022 doručena Vaše žádost o poskytnutí informací na základě zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „InfZ“). V žádosti požadujete odpověď na dotazy:

- *Jakým způsobem byla vymezena pásma pevných částek pokut (jak byly stanoveny hranice částek)?*
- *Změny bodového postihu jsou stanoveny u některých vybraných přestupků. Jak se o nich rozhodovalo a podle čeho se vybíraly? Kdo navrhuje tyto změny? Mají na ně vliv např. statistiky přestupků, tj. u častěji spáchaných přestupků budou plánovány změny v postihu více než u těch méně častých?*
- *Co je smyslem možnosti nově řídit už od 17 let? Je tento nápad převzatý např. z jiné země, popř. jak kladně se osvědčilo toto zavedení, že se o jeho zavedení přemýšlí u nás?*

Na stránkách ministerstva dopravy je článek ze 17.8.2020 s názvem Novela bodového systému schválila vláda, je přísnější k závažným přestupkům, mírnější k bagatelním.

Podle tohoto článku ministerstvo pracuje na novelizaci od roku 2015. V názvu stojí, že novela byla schválena, a původně měla být zavedena 1. ledna 2022. Proč se nyní mluví až o roce 2024, když ji původně vláda již schválila? o V článku z 22.3.2021 s názvem Rada pro BESIP podpořila změnu bodového systému a sankce za dluh na pokutě je zmíněno teprve předložení novely do Poslanecké sněmovny s tím, že projednávání o změně bodového systému dosud nezačalo.

Článek z 14.1.2022 Dopravní legislativa 2022: Urychlování výstavby, aktualizace bodového systému a příprava VRT opět zmiňuje předložení návrhu novely vládě.

Elektronický podpis - 16.11.2022
Centrála autora podpisu :
Jméno : Mgr. Jakub Stauder
Vydání PostSignum Qualified CA.4
Platnost do : 21.12.2022 10:23:25+000 +01:00

Ministerstvo dopravy
vívka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
03 008

ID datové schránky: n75au3
e-mail: posta@mdcr.cz
tel. +420 225 131 111

1

V čem jsou jednotlivé návrhy z minulých let odlišné. Je v nich nějaká aktualizace, popř. jaká?“

Úvodem je nutné uvést, že Vaše dotazy nejsou v souladu s definicí informace dle InfZ a většinou je dotaz požadavek na vytvoření nové informace nebo na právní názor. Takové dotazy je možné zasílat, ale je vhodnější je zasílat mimo režim InfZ, neboť v souladu s tímto zákonem by mohla být žádost odmítnuta. Nicméně ve smyslu dobré správy a mimo režim InfZ Vám poskytujeme následující vysvětlení k jednotlivým dotazům.

1. Dle společenské nebezpečnosti přestupku.
2. Změny vyplývají z principu „2x a dost“ a „3x a dost“, příp. dle statistik příčin dopravních nehod došlo k úpravě bodového systému.
3. Smyslem navrhovaného dobrovolného institutu L17 je zajištění co nejlepší vstupní úrovně praktických znalostí a zejména dovedností začínajících řidičů, které tito řidiči získají před samostatným řízením vozidel v provozu na pozemních komunikacích, a to v kontrolovaném prostředí pod dohledem zkušeného řidiče (dále též mentora). Zároveň je tento institut motivační, neboť právě jen a pouze pod dohledem mentora umožní začínajícímu řidiči řídit vybraná motorová vozidla. Předpokládáme, že mentorem bude nejčastěji rodič či jiný rodinný příslušník, vozidlem bude rodinný vůz a trasy, na kterých se bude jezdit, budou cesty spojené s běžným fungováním domácnosti. Aby byla zajištěna maximální efektivita tohoto institutu, budou na osobu mentora kladeny konkrétní požadavky a budou mu zákonem stanoveny určité povinnosti. Model řízení vozidla neplnoletým řidičem s doprovodem je již řadu let úspěšně využíván např. v Německu, Rakousku, Velké Británii, Dánsku či na Slovensku. Například německé statistiky ukazují, že řidiči, kteří využili institutu L17 jsou viníky o 17 % menšího množství dopravních nehod a dopouštějí se o 15 % méně dopravních přestupků v porovnání s řidiči, kteří systém dobrovolného vzdělávání nevyužili. Inspirací pro model zaváděný v České republice byl vzdělávací systém sousedních zemí.
4. Neprošla legislativním procesem do posledních voleb do PS.
5. Pokud jde o srovnání novel, plně Vás odkazujeme na zveřejněné dokumenty v této věci na webových stránkách poslanecké sněmovny dle znění a také na dokumenty zveřejněné v přístupné části systému eKlep (na webu vlády). Zpravidla se jedná o dílčí parametrické změny.

S pozdravem

Mgr. Jakub Stadler
ředitel
Odbor komunikace

otázka č. 10: Jaký máte názor na možnost řídit auto od sedmnácti?

věk/názor	pozitivní	neutrální	negativní	celkem
15-20	8	2	3	13
21-24	34	4	23	61
25-30	8	4	9	21
31-35	9	3	7	19
36-45	17	4	11	32
46-55	15	6	18	39
56 a více	9	4	4	17
celkem	100	27	75	202

O_{ij}	15-20	6,436	1,738	4,827
	21-24	30,198	8,153	22,649
	25-30	10,396	2,807	7,797
	31-35	9,406	2,540	7,054
	36-45	15,842	4,277	11,881
	46-55	19,307	5,213	14,480
	56 a více	8,416	2,272	6,312

O_{ij}	15-24	36,634	9,891	27,475
	25-30	10,396	2,807	7,797
	31-35	9,406	2,540	7,054
	36-45	15,842	4,277	11,881
	46-55	19,307	5,213	14,480
	56 a více	8,416	2,272	6,312
	suma			202

upravená **původní**
tabulka

věk/názor	pozitivní	neutrální	negativní	celkem
15-24	42	6	26	74
25-30	8	4	9	21
31-35	9	3	7	19
36-45	17	4	11	32
46-55	15	6	18	39
56 a více	9	4	4	17
celkem	100	27	75	202

χ^2	48,152	3,640	24,604
	6,156	5,700	10,389
	8,612	3,544	6,946
	18,243	3,741	10,184
	11,654	6,906	22,375
	9,625	7,041	2,535

	210,047
	8,047
v tabulkách (10)	18,307

Zdroj: vlastní zpracování

Příloha 17 Výpočet kontingenční tabulky pro hypotézu č. 4

otázka č. 5: Vnímali jste rozdíl chování řidičů před a po zavedení bodového systému?

	ano	ne	celkem
z velkoměsta	3	12	15
z města	7	15	22
z obce	10	38	48
celkem	20	65	85

O_{ij}	ano	ne	
z velkoměsta	3,529	11,471	
z města	5,176	16,824	
z obce	11,294	36,706	
		suma	85
χ^2	2,550	12,554	
	9,466	13,374	
	8,854	39,340	
		suma	86,138

	1,138
v tabulkách (2)	5,991

Zdroj: vlastní zpracování

Příloha 18 Výpočet kontingenční tabulky pro hypotézu č. 5

otázka č. 12: Víte kde zjistit svůj stav bodového konta?

	ano	ne	celkem
žena	35	49	84
muž	68	50	118
celkem	103	99	202

χ^2	
čítatel	505550248
jmenovatel	101072664
celý zlomek	5,002
v tabulkách	3,841

V	
čítatel	-1582
jmenovatel	10053,490
celý zlomek	-0,157

Zdroj: vlastní zpracování

otázka č. 13: Vyjmenujte možnosti, o kterých víte, kde stav zjistit.

věk/počet odpovědí	1 odpověď	2 odpovědi	3 odpovědi	celkem
15-20	2	0	0	2
21-24	8	1	1	10
25-30	1	6	2	9
31-35	8	5	2	15
36-45	10	13	6	29
46-55	10	8	6	24
56 a více	7	4	3	14
celkem	46	37	20	103

o_{ij}	15-20	0,893	0,718	0,388	
	21-24	4,466	3,592	1,942	
	25-30	4,019	3,233	1,748	
	31-35	6,699	5,388	2,913	
	36-45	12,951	10,417	5,631	
	46-55	10,718	8,621	4,660	
	56 a více	6,252	5,029	2,718	
				suma	103

věk/počet odpovědí	1 odpověď	2 odpovědi	3 odpovědi	
15-30	9,379	7,544	4,078	
31-35	6,699	5,388	2,913	
36-45	12,951	10,417	5,631	
46 a více	16,971	13,650	7,379	
				suma
				103

upravená tabulka

věk/počet odpovědí	1 odpověď	2 odpovědi	3 odpovědi	celkem
15-30	11	7	3	21
31-35	8	5	2	15
36-45	10	13	6	29
46+	17	12	9	38
celkem	46	37	20	103

χ^2

	12,902	6,495	2,207	
	9,554	4,640	1,373	
	7,721	16,223	6,393	
	17,029	10,549	10,978	
			suma	106,064
				3,064
			v tabulkách (6)	12,592

Zdroj: vlastní zpracování