

**Česká zemědělská univerzita v Praze**

**Provozně ekonomická fakulta**

**Katedra statistiky**



**Bakalářská práce**

**Bodový systém v České republice a jeho vliv na  
bezpečnost silničního provozu**

**Vít Kulíšek**

**© 2024 ČZU v Praze**

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Vít Kulíšek

Ekonomika a management

Název práce

**Bodový systém v České republice a jeho vliv na bezpečnost silničního provozu**

Název anglicky

**The Points System in the Czech Republic and its impact on the road safety**

---

### Cíle práce

Cílem práce je zhodnotit pomocí statistických metod dopad zavedení bodového systému v České republice na nehodovost ve zvolené časové řadě. Práce se bude zaměřovat na konkrétní bodované přestupky a jejich vlivy. Na základě zjištěných výsledků ukázat, zda má počet bodů udělených za rok vliv na snížení nehodovosti. Výsledkem řešení budou návrhy ke snižování počtu nehod v silničním provozu.

### Metodika

Podkladové údaje budou získány z databáze Ministerstva dopravy ČR, Policie ČR a z ČSÚ. Data budou zpracována metodami z oblasti analýzy časových řad.

Harmonogram:

Studium odborné literatury a odborných textů: 03/2022-09/2022

Předložení konečné podoby literární rešerše: 9/2022

Sběr dat a jejich analýza: 08/2022-01/2023

Předložení konečné podoby bakalářské práce: 15.2. 2023

## Doporučený rozsah práce

30 – 50 stran

## Klíčová slova

Bodový systém, doprava, dopravní přestupky, pokuty, trestné body, časová řada

---

## Doporučené zdroje informací

- BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J. Zákon o silničním provozu s komentářem. Praha: 2016. ISBN 978-80-906024-1-0.
- ČESKO. ZÁKONY ATD. *Doprava : silniční doprava, pozemní komunikace, veřejná přeprava cestujících, zákon o dráhách : velká novela zákona o dráhách od 1.4.2017, připravovaná novela zákona o pozemních komunikacích... více informací na další straně : redakční uzávěrka 10.10.2016.* Ostrava: Sagit, 2016. ISBN 978-80-7488-187-9.
- HINDLS, R., FISCHER, J., SEGER, J., HRONOVÁ, S. Statistika pro ekonomy. Praha: Professional Publishing, 2007. ISBN 978-80-86946-43-6.
- JEMELKA, L., VETEŠNÍK, P. Zákon o přestupcích a přestupkové řízení. Vydání první. Praha: C. H. Beck, 2011. ISBN 978-80-7400-355-4.
- KOVALČÍKOVÁ, D., ŠANDERA, J., Zákon o provozu na pozemních komunikacích. Vydání první. Praha : C. H. Beck, 2007. ISBN 978-80-7179-648-0.
- LEITNER, M., LUKÁŠEK, V., KOPECKÝ, Z. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a související s komentářem. 3. přepracované vydání. Praha: Linde Praha a. s., 2006. ISBN 80-7201-616-4.
- WONNACOTT, T. H., WONNACOTT, R. J. Statistika pro obchod a hospodářství. Praha: Victoria Publishing, 1993. ISBN 80-85605-09-0.

---

## Předběžný termín obhajoby

2023/24 LS – PEF

## Vedoucí práce

doc. Ing. Marie Prášilová, CSc.

## Garantující pracoviště

Katedra statistiky

Elektronicky schváleno dne 20. 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 12. 03. 2024

### **Čestné prohlášení**

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci "Bodový systém v České republice a jeho vliv na bezpečnost silničního provozu" jsem vypracoval 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 autor uvedené bakalářské práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 14. 3. 2024

---

## **Poděkování**

Rád bych touto cestou poděkoval vedoucí práce, paní doc. Ing. Marii Prášilové, CSc., za její ochotu během vedení práce, vstřícnost a cenné rady. Dále bych rád poděkoval mé rodině za jejich podporu.

# **Bodový systém v České republice a jeho vliv na bezpečnost silničního provozu**

## **Abstrakt**

Práce je zaměřena na bodový systém v České republice, jeho vymezení v zákoně, na nejčastěji bodované přestupky, na jednotlivé kategorie bodovaných řidičů a vliv bodového systému na bezpečnost silničního provozu. Pomocí časových řad práce analyzuje vývoj dopravních nehod, počet bodovaných řidičů v konkrétních kategoriích, počet zranění a usmrcení během nehod a na výši věcných škod způsobených dopravními nehodami. Zkoumání je zaměřeno na období mezi lety 2002 až 2022, kromě dat spojených s bodovým systémem, který byl zaveden až během roku 2006. V závěru práce zhodnocuje zkoumanou oblast do roku 2022 a doporučuje návrhy, které by mohly mít pozitivní dopad na bezpečnost silničního provozu.

**Klíčová slova:** bodový systém, dopravní nehoda, řidič, bezpečnost na silnicích, bodování řidiči, trestné body, časová řada

# **The Points System in the Czech Republic and its impact on road safety**

## **Abstract**

The thesis is focused on the Point system in the Czech Republic, its definition in the law, the most frequently scored offences, specific categories of scored drivers and the impact of the Point system on road traffic safety. The thesis analyzes the development of traffic accidents, the number of scored drivers in specific categories, the number of injuries and deaths during accidents and the amount of property damage caused by traffic accidents using time series. The research is focused on the period between years 2002 and 2022, except the data associated with the Point system, which was established during year 2006. The summary of thesis evaluates the researched data until year 2022 and recommends proposals that could have a positive impact on road traffic safety.

**Keywords:** point system, traffic accident, driver, traffic safety, scored drivers, penalty points, time series

# Obsah

<b>1. Úvod.....</b>	<b>10</b>
<b>2. Cíl práce a metodika.....</b>	<b>11</b>
2.1 Cíl práce .....	11
2.2 Metodika práce.....	11
<b>3. Teoretická východiska .....</b>	<b>13</b>
3.1 Bodový systém v České republice .....	13
3.1.1 Účel bodového systému.....	13
3.1.2 Důvody zavedení bodového systému .....	13
3.2 Strategie BESIP.....	14
3.3 Zákon o silničním provozu.....	14
3.4 Bodové hodnocení.....	16
3.4.1 Zápočet bodů (§ 123b).....	16
3.4.2 Zápočet bodů (§ 123c).....	17
3.4.3 Vracení řidičského oprávnění (§ 123d) .....	18
3.4.4 Pasivní a aktivní odečítání bodů.....	18
3.4.5 Přehled bodovaných přestupků.....	19
3.5 Způsoby zjištění bodového konta řidiče.....	21
3.6 Integrovaný záchranný systém .....	22
3.7 Asistenční systémy v automobilech .....	23
<b>4. Vlastní práce.....</b>	<b>25</b>
4.1 Silniční síť ČR.....	25
4.1.1 Převedení rychlostních komunikací na dálnice .....	26
4.2 Stav vozového parku ČR.....	27
4.3 Bodování řidiči.....	30
4.3.1 Struktura bodovaných řidičů dle počtu trestných bodů (rok 2022).....	30
4.3.2 Bodování řidiči dle pohlaví v krajích ČR (rok 2022).....	31
4.3.3 Bodování řidiči do 24 let (rok 2022) .....	32
4.4 Vývoj nehodovosti v ČR.....	33
4.4.1 Vývoj počtu dopravních nehod .....	33
4.4.2 Nehody se zraněním nebo usmrcením.....	35
4.4.3 Věcné škody způsobené dopravními nehodami .....	36
4.4.4 Nehody zapříčiněné požitím alkoholu.....	37
4.4.5 Počet nehod a trestných bodů od roku 2006 do 2022.....	38
<b>5. Zhodnocení a doporučení.....</b>	<b>42</b>
<b>6. Závěr .....</b>	<b>45</b>
<b>7. Seznam použitých zdrojů .....</b>	<b>47</b>



<b>8. Seznam tabulek, grafů a příloh .....</b>	<b>49</b>
Seznam tabulek .....	49
Seznam grafů.....	49
Seznam příloh.....	49
<b>9. Přílohy .....</b>	<b>50</b>

## 1. Úvod

Bodový systém je jedním z nástrojů, kterým se hodnotí způsobilost řidičů dodržovat základní bezpečnostní pravidla silničního provozu. Bodový systém je závazný pro řidiče všech motorových vozidel pouze na území ČR. Tento registr obsahuje seznam přestupků, popř. trestných činů, které řidiči způsobí svým vozidlem, ke kterým je přiřazen příslušný postih v podobě tzv. trestných bodů. Bodové sazby jsou stanoveny pevně v příloze zákona. Body uděluje úřad příslušné obce s rozšířenou působností, nikoliv policie ani policista.

Bodový systém je zaveden i proto, aby působil jako hrozba zadržení či odnětí řidičského oprávnění. Ve chvíli, kdy řidič dosáhne hranici počtu 12 trestných bodů pozbuje řidičské oprávnění. Dalším příkladem, kdy řidiči bude odebráno jeho řidičské oprávnění je, pokud se jednoho přestupku dopustí dvakrát v období jednoho kalendářního roku od prvního případu. Vrácení bodů a také řidičského průkazu je možné po určitém časovém období, které je určeno na základě závažnosti dopravního prohřešku. Čím je prohřešek závažnější, tím je zpravidla tato lhůta delší. Pro obnovu řidičského průkazu je v některých případech také potřeba znovu absolvovat řidičské testy. Pokud po dobu jednoho roku nedojde k žádnému nárůstu bodů, jsou čtyři body automaticky odečteny.

Hlavním nástrojem pro bezpečný silniční provoz je bodový systém spolu se změnami v zákoně o silničním provozu, ať už v podobě výše finančních pokut nebo v počtu udělovaných trestných bodů za jednotlivé prohřešky, aby se minimalizovala šance dopravních nehod.

Ministerstvo dopravy, jako ústřední orgán státní správy, pomáhá řídit a organizovat dopravu v ČR. Buduje a rekonstruuje silnice a dálnice, kterých je na našem území více než 55,5 tisíc km. Dále se snaží o zvyšování bezpečnosti na silnicích prostřednictvím lepšího značení, instalací dopravních kamer nebo častějšími silničními kontrolami policií ČR. Tyto prostředky eliminují nebezpečné řidiče, kteří jsou například pod vlivem alkoholu či návykových látek nebo mají nařízen zákaz řízení. Díky těmto nástrojům by se měla bezpečnost na silnicích každým rokem zvyšovat, a tím pádem by mělo docházet i k nižšímu počtu dopravních nehod. (Ministerstvo dopravy ČR, 2024)

## **2. Cíl práce a metodika**

### **2.1 Cíl práce**

Cílem práce je zhodnotit pomocí statistických metod dopad zavedení bodového systému v České republice na nehodovost ve zvolené časové řadě. Zvolené sledované období je od roku 2002 do roku 2022 ve všech časových řadách až na časové řady, kde se sleduje počet bodovaných řidičů. V těchto řadách bylo sledováno období mezi lety 2006 až 2022, protože bodový systém byl zaveden až v roce 2006. Práce se zaměřuje na konkrétní bodované přestupky a jejich vlivy. Na základě zjištěných výsledků má práce za cíl představit, zda má počet bodů získaných za rok vliv na snížení nehodovosti. Výsledkem šetření budou návrhy ke snižování počtu nehod v silničním provozu.

### **2.2 Metodika práce**

Teoretická část práce byla zpracována pomocí literárních a internetových zdrojů a také dle zákona o provozu na pozemních komunikacích (neboli o silničním provozu), který danou problematiku vymezuje.

Praktická část práce se zabývá především analýzou dat získaných z ČSÚ, statistik a ročenek Ministerstva dopravy, ročenek Policie ČR.

#### **Časové řady**

Časové řady jsou věcně a prostorově srovnatelná pozorování statistických dat, která jsou uspořádána z časového hlediska od minulosti do přítomnosti, v případě predikce až do budoucnosti. (Hindls, 2007)

#### **Elementární charakteristiky časových řad**

Elementární charakteristiky mají za cíl sledovat v závislosti na čase, jak rychle se mění hodnoty sledovaného ukazatele. Pro analytické vyhodnocování dat jsem využíval níže uvedené elementární charakteristiky. (Hindls, 2007)

### **První absolutní diference**

Neboli také absolutní přírůstek. Absolutní diference definuje absolutní přírůstek nebo úbytek daného ukazatele v konkrétním období, které je porovnáváno s obdobím bezprostředně předcházejícím. (Svatošová, 2008)

$$dy_t = y_t - y_{t-1} \quad t = 2, 3, \dots, n$$

### **Bazický index**

Bazický index je řazen mezi relativní charakteristiky růstu. Bazické indexy mají za cíl porovnávat časové řady. Během porovnání je jedno období považováno za základní a vůči němu se porovnává sledovaná veličina v běžných obdobích. (Svatošová, 2008)

$$k_0 = \frac{y_t}{y_0}$$

### **Koeficient růstu**

Popisuje změnu hodnoty v časové řadě v určitém období oproti období bezprostředně předcházejícímu. Vyjádříme-li koeficient růstu procentuálně, pak se dále jedná o tempo růstu. (Hindls, 2007)

$$k_t = \frac{y_t}{y_{t-1}} \quad t = 2, 3, \dots, n$$

### **Průměrný koeficient růstu**

Průměrný koeficient růstu je nejčastěji definován jako geometrický průměr jednotlivých koeficientů a vyjadřuje průměrnou změnu koeficientu za celou časovou řadu. (Hindls, 2007)

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

## **3. Teoretická východiska**

### **3.1 Bodový systém v České republice**

V ČR byl poprvé bodový systém zaveden dne 1. 7. 2006. Jeho platnost a znění jsou dány zákony č. 411/2005 Sb. a č. 226/2006 Sb. Původní zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, byl novelizován právě těmito zákony. Účelem zavedení bodového systému je postihovat páčání přestupků a trestných činů, které jsou v rozporu s pravidly silničního provozu, respektive snížení množství přestupků a nehodovosti. Pokud řidič spáchá přestupek či trestný čin, je mu udělena bloková pokuta nebo pokuta ve správním řízení a často také „trestné“ body. Dle závažnosti porušení pravidel silničního provozu se odvíjí výše udělených bodů. Počet bodů, které jsou řidiči uděleny, jsou pevně stanoveny Ministerstvem dopravy. Pokud řidič nasbírá nejvyšší stanovený počet bodů, tedy 12 bodů, pozbývá odbornou způsobilost k řízení motorových vozidel a v souvislosti s tím i řidičské oprávnění. Tento stav může také nastat, pokud se u konkrétních porušení pravidel silničního provozu vyskytuje recidiva ze strany řidiče. V případě, že řidič dosáhne počtu 12 bodů, je mu odebráno řidičské oprávnění na dobu 1 roku. (Bušta, 2016) (Beran, 2006)

#### **3.1.1 Účel bodového systému**

Bodový systém má za cíl, pomocí záznamu bodů za jednotlivé přestupky, sledovat a postihovat recidivu páčání přestupků. V krajních případech řidiči hrozí trest v podobě odnětí řidičského oprávnění. Hlavním účelem zavedení bodového systému je prevence, která dává řidiči možnost přizpůsobit své chování v silničním provozu a předejít případnému odebrání řidičského oprávnění. (Schröter, 2006) (Novotný, 2006)

#### **3.1.2 Důvody zavedení bodového systému**

Hlavním důvodem k zavedení bodové systému bylo eliminovat řidiče, kteří opakovaně páčali přestupky a obecně zvýšit kázeň v provozu na pozemních komunikacích. Původním cílem bylo snížení přestupků, dopravních nehod a obecně zvýšení bezpečnosti na silnicích. (Leitner, 2006)

V dubnu roku 2004 vláda ČR schválila Národní strategii bezpečnosti silničního provozu, která měla za cíl zvýšit bezpečnost na českých silnicích. Vyhlášením této strategie se ČR

připojila k iniciativě Evropské komise, která chtěla v roce 2001 snížit počty úmrtí na silnicích z více než 40 000 alespoň na polovinu. V této Národní strategii je vytyčen základní cíl a prostředky pro jeho splnění. Tyto prostředky jsou rozpracovány do opatření a do konkrétních nástrojů. Zavedení bodového systému a celková novelizace zákona o silničním provozu byly jedním ze základních prostředků boje pro snížení nehodovosti a zvýšení bezpečnosti na pozemních komunikacích. (Schröter, 2006)

### **3.2 Strategie BESIP**

Strategie BESIP byla schválena vládou ČR dne 4. 1. 2021 a jejím cílem je snížit počet obětí a těžkých zranění v důsledku dopravních nehod na polovinu. Tohoto cíle by měla ČR dosáhnout v roce 2030. Strategie BESIP navazuje na Národní strategii bezpečnosti silničního provozu. Realizována by měla být pomocí akčních plánů, které budou definovány vždy na dvouletá období. (Strategie BESIP 2021 - 2030, 2020)

Strategie BESIP cílí na edukaci mladých řidičů, snaží se odstraňovat nehodové lokality, bojuje proti nepřiměřené rychlosti, prosazuje pokročilé technologie a účinný policejní dohled spolu s efektivními sankcemi za porušování pravidel silničního provozu. Zvýšení bezpečnosti by měly zajistit automatické závory na železničních přejezdech křižících silnice I. tříd a vybraných II. tříd. Dále vybudování nových míst pro nákladní automobily na dálničních odpočívkách a míst pro kontrolu těchto vozidel. Bezpečnost na komunikacích nižších tříd by měl přinést program na podporu umístění svodidel chránících řidiče před srážkou se stromem. Ve městech je nezbytné klást důraz na ochranu zranitelných účastníků silničního provozu (chodci a cyklisté) a přizpůsobovat dopravní prostor jejich potřebám a bezpečnému pohybu. (Strategie BESIP 2021 - 2030, 2020)

### **3.3 Zákon o silničním provozu**

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (neboli zákon o silničním provozu), upravuje práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích podle zvláštního právního předpisu, pravidla provozu na pozemních komunikacích, úpravu a řízení provozu na pozemních komunikacích, řidičská oprávnění a řidičské průkazy a vymezuje působnost a pravomoc orgánů. (Novopacký, 2022)

## **Tento zákon definuje pojmy:**

### **Řidičské oprávnění**

slouží držiteli jako oprávnění k řízení motorového vozidla zařazeného do skupiny vozidel, pro kterou mu bylo řidičské oprávnění vystaveno.

### **Řidičský průkaz**

je dle zákona o silničním provozu veřejná listina, která slouží jako osvědčení řidičského oprávnění pro jeho držitele a jeho rozsah. Mnoho řidičů si myslí, že pokud jim bylo odebráno řidičské oprávnění, ale mají i nadále řidičský průkaz, že mohou bez omezení řídit, což je mylnou domněnkou. Toto jednání často vede k dalšímu porušení pravidel silničního provozu.

### **Registr řidičů**

je informační systém veřejné správy dle právního předpisu, který zároveň obsahuje evidenci spáchaných přestupků na pozemních komunikacích. Dále v něm najdeme záznamy řidiče o počtu dosažených bodů a záznamy o odečtení bodů. Samozřejmě se v něm vyskytuje i případné pozbytí práva řidiče k řízení motorového vozidla. Pokud se jedná o řidiče, který je cizincem, vede registr řidičů obecní úřad obce s rozšířenou působností, dle kterého byl řidič zařazen do registru řidičů.

### **Řidič**

je osoba, která je účastníkem provozu na pozemních komunikacích řídící motorové či nemotorové vozidlo. Řidičem může být i jezdec na zvířeti.

### **Bodový systém**

je vymezen tímto způsobem:

*„Bodovým hodnocením se zajišťuje sledování opakovaného páčání přestupků, jednání, které má znaky přestupku podle jiného právního předpisu, nebo trestných činů, spáchaných porušením stanovených předpisů o provozu na pozemních komunikacích řidičem motorového vozidla nebo že se řidič porušování těchto povinností nedopouští.“<sup>1</sup>*

---

<sup>1</sup> Zákon č. 361/2000 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), § 123a, 2023

## **Přestupek**

je dle zákona o přestupcích zaviněné jednání, které určitým způsobem porušuje či ohrožuje zájem společnosti a je za přestupek výslovně označeno v zákoně.

## **Trestný čin**

je na základě trestního zákoníku protiprávní čin, který je dle trestního zákona považován za trestný a vykazuje uvedené znaky v takovém zákoně. (Bušta, 2016) (Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), 2022)

## **Dopravní nehoda**

je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu. (Pomoc obětem TČ, 2023)

## **3.4 Bodové hodnocení**

Pomocí bodového hodnocení se zajišťuje sledování opakovaného páčání přestupků nebo jednání, které má znaky přestupku podle jiného právního předpisu, trestných činů spáchaných porušením vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích řidičem motorového vozidla. Bakalářská práce se zabývá pouze podstatnými body zákona o silničním provozu. (Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), 2022)

### **3.4.1 Zápočet bodů (§ 123b)**

- Řidiči motorového vozidla, kterému byl příslušným správním orgánem uložen správní trest za přestupek se v registru řidičů zaznamená stanovený počet bodů.
- Záznam v registru řidičů provede příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností ke dni nabytí právní moci rozhodnutí o uložení správního trestu za přestupek, nejpozději do 5 pracovních dnů ode dne, kdy mu bylo doručeno:
  - a) oznámení o uložení pokuty za přestupek příkazem na místě,
  - b) rozhodnutí o uložení správního trestu za přestupek nebo trestný čin.



- Oznámení nebo rozhodnutí doručí:
  - a) policie nebo obecní policie do 3 pracovních dnů ode dne uložení pokuty příkazem na místě,
  - b) orgán, který uložil správní trest za přestupek do 5 pracovních dnů.

Oznámení nebo rozhodnutí opatřeno doložkou právní moci se považuje za doručené dnem, kdy je příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností obdrží.

- Příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností vydá na žádost řidiče výpis z registru řidičů o jeho záznamech bodového hodnocení.
- Kontaktní místo veřejné správy vydá na žádost řidiče ověřený výstup z registru řidičů o jeho záznamech bodového hodnocení. (Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), 2022)

### **3.4.2 Zápočet bodů (§ 123c)**

- Řidiči je zaznamenán dosažený počet bodů pouze do celkového počtu 12 bodů.
- Pokud se řidič dopustí více přestupků nebo trestných činů, spáchaných jednáním zařazeným do bodového hodnocení a projednaných ve společném řízení, tak příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností zaznamená počet bodů stanovených pro nejzávažnější z nich.
- Neprodleně se písemnou nebo elektronickou cestou oznámí řidiči skutečnost, že dosáhl počtu 12 bodů a vyzve se k odevzdání řidičského průkazu a mezinárodního řidičského průkazu nejpozději do 5 pracovních dnů ode dne doručení tohoto oznámení. Řidič pozbývá řidičské oprávnění uplynutím 5 pracovních dnů ode dne, v němž mu bylo toto oznámení doručeno.
- Pokud je řidič cizí státní příslušnosti a dosáhne celkového počtu 12 bodů, neprodleně písemně se oznámí tato skutečnost řidiči a ministerstvu. Řidič pozbývá právo k řízení motorového vozidla na území ČR po dobu jednoho roku.
- Řidič, který pozbyl odbornou způsobilost, je povinen výzvu splnit.
- Lhůta jednoho roku počíná běžet ode dne nabytí právní moci rozhodnutí o přestupku nebo trestném činu, spáchaným jednáním zařazeným do bodového hodnocení, na jehož základě řidič dosáhl celkového počtu 12 bodů. (Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na

pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), 2022) (Hájek, 2008)

### **3.4.3 Vrácení řidičského oprávnění (§ 123d)**

- Řidič, který pozbyl řidičské oprávnění, si o může zažádat o vrácení nejdříve po uplynutí 1 roku ode dne, kdy mu bylo řidičské oprávnění odebráno.
- Pokud byl řidiči za přestupek nebo trestný čin, spáchaný jednáním zařazeným do bodového hodnocení, díky němuž dosáhl celkového počtu 12 bodů, uložen trest nebo správní trest zákazu činnosti, spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, řidič si může požádat o vrácení řidičského oprávnění nejdříve po vykonání trestu nebo správního trestu zákazu činnosti, pokud je uložena doba zákazu činnosti delší než 1 rok.
- Žadatel podává žádost o vrácení řidičského oprávnění písemně u příslušného obecního úřadu obce s rozšířenou působností. Podmínkou je prokázání, že se žadatel úspěšně podrobil přezkoušení z odborné způsobilosti a současně prokázal zdravotní a psychickou způsobilost.
- V den, kdy je řidiči navraceno jeho řidičské oprávnění, řidič podléhá novému bodovému hodnocení. Obecní úřad obce s rozšířenou působností v den vrácení řidičského oprávnění zaznamená v registru řidičů odečtení všech 12 bodů. (Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), 2022)

### **3.4.4 Pasivní a aktivní odečítání bodů**

Bodový systém umožňuje nejenom body sbírat, ale také je odečítat. Řidiči mohou být odečteny body udělené v rámci bodového systému několika způsoby. V mylném povědomí veřejnosti je, že se body odepisují rok od posledního přestupku, to však není pravdou. Body se odepisují rok poté, co rozhodnutí o posledním přestupku nabylo právní moci a pouze pokud mezitím nenabylo právní moci rozhodnutí o jiném přestupku. Toto odečítání bodů je automatické, pokud má řidič maximálně 11 bodů. V tomto případě se jedná o pasivní odečítání bodů. Další možností odečtu bodů souvisí s řízením o námitkách proti záznamu bodů nebo zrušení pravomocného rozhodnutí, za něž byly řidiči body zaznamenány.

Aktivním způsobem se body odečítají ve Středisku bezpečné jízdy, kde řidič absolvuje „školení bezpečné jízdy“ na své vlastní náklady. Toto školení je výlučně dobrovolné, tedy dochází k němu na základě žádosti oprávněné osoby, nikoli z důvodu úřední povinnosti.

Možnost školení bylo zavedeno 1. 9. 2018 a po jeho úspěšném absolvování se řidiči odečtou 3 body. Je nutné doložit úřadu potvrzení o ukončeném školení. Tohoto školení se nemůže zúčastnit osoba, která má na svém kontě 11 a 12 trestných bodů, nebo pokud se jedná o zaznamenaná protiprávní jednání, jež jsou ohodnocena 7 body. Nejpozději do 3 pracovních dnů ode dne, kdy vznikl řidiči nárok na odečtení bodů, se záznam v registru provede. Školení bezpečné jízdy lze absolvovat pouze jednou za kalendářní rok. (Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), 2022) (Novopacký, 2022)

#### **3.4.5 Přehled bodovaných přestupků**

V Tabulce 1 a 2 jsou popsány přestupky, za které jsou řidiči postihováni. Udělení trestných bodů či zákaz řízení není jediným postihem delikventa. Dalším postihem je téměř vždy finanční pokuta, která je udělena v různé výši v závislosti na prohřešku a recidivě dané osoby. Pro tuto bakalářskou práci je výše finančních pokut irelevantní, proto níže není uvedeno rozmezí peněžitých trestů.

Tabulka 1 Přehled bodovaných přestupků – část 1

<b>Přestupek</b>	<b>Postih</b>
<b>Řízení vozidla pod vlivem alkoholu (pod 0,3 promile)</b>	zákaz řízení na 6–12 měsíců
<b>Řízení s pozastaveným řidičským oprávněním</b>	zákaz řízení na 6–12 měsíců
<b>Jízda se zadrženým osvědčením o registraci vozidla</b>	zákaz řízení na 6–12 měsíců
<b>Řízení s neplatným lékařským posudkem o zdravotní způsobilosti</b>	zákaz řízení na 6–12 měsíců
<b>Neohlášení dopravní nehody policistovi</b>	zákaz řízení na 1–6 měsíců, spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích
<b>Neposkytnutí údajů ostatním účastníkům dopravní nehody</b>	zákaz řízení na 1–6 měsíců, spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích
<b>Řízení vozidla bez registrační značky</b>	zákaz řízení na 6–12 měsíců
<b>Řízení vozidla se zakrytou či nečitelnou registrační značkou</b>	zákaz řízení na 6–12 měsíců
<b>Řízení vozidla pod vlivem alkoholu (nad 0,3 promile) nebo návykových látek</b>	7 bodů, zákaz řízení na 6–12 měsíců
<b>Řízení vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost (požití alkoholu nebo jiné návykové látky)</b>	7 bodů, zákaz řízení na 12–24 měsíců
<b>Odmítnutí podrobit se vyšetření na alkohol nebo jiné návykové látky</b>	7 bodů, zákaz řízení na 12–24 měsíců
<b>Způsobení dopravní nehody, při které je jinému těžce ublíženo na zdraví (příp. úmrtí)</b>	7 bodů, zákaz řízení na 12–24 měsíců
<b>Otáčení se, couvání nebo jízda v protisměru na dálnici</b>	7 bodů, zákaz řízení na 6–12 měsíců
<b>Předjíždění vozidla v případech, kdy je to zakázáno</b>	7 bodů, zákaz řízení na 6–12 měsíců
<b>Řízení se zadrženým řidičským průkazem</b>	7 bodů, zákaz řízení na 6–12 měsíců
<b>Nezastavení vozidla při dopravní nehodě (=jsem účastník nehody, od které ujedu)</b>	7 bodů, zákaz řízení na 1–6 měsíců, spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích
<b>Vjíždění na železniční přejezd přes zákaz</b>	7 bodů, zákaz řízení na 1–6 měsíců
<b>Nedovolené opuštění místa dopravní nehody</b>	7 bodů, zákaz řízení na 1–6 měsíců, spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích
<b>Řízení technicky nezpůsobilého vozidla (z důvodu závady, která ohrožuje ostatní účastníky provozu)</b>	5 bodů, zákaz řízení na 6–12 měsíců
<b>Překročení rychlosti o 50 km/h mimo obec a více (o 40 km/h a více v obci)</b>	5 bodů, zákaz řízení na 6–12 měsíců

*Zdroj: Ministerstvo dopravy (2022), vlastní zpracování*

Tabulka 2 Přehled bodovaných přestupků – část 2

<b>„Jízda na červenou“ (nezastavení na signál, který příkazuje zastavit vozidlo nebo pokyn „Stůj!“)</b>	5 bodů, zákaz řízení na 1–6 měsíců, spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích
<b>Ohrožení jiného řidiče při přejíždění z jednoho pruhu do druhého</b>	5 bodů
<b>Překročení rychlosti o 30 km/h a více (o 20 km/h a více v obci)</b>	3 body, zákaz řízení na 1–6 měsíců, spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích
<b>Ohrožení chodce na přechodu</b>	5/4 body, zákaz řízení na 1–6 měsíců, spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích
<b>Nepoužití autosedačky nebo nepřipoutání dítěte</b>	4 body
<b>Řízení bez řidičského oprávnění</b>	4 body, zákaz řízení na 12–24 měsíců
<b>Nedání přednosti v jízdě</b>	4 body, zákaz řízení na 1–6 měsíců, spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích
<b>Nepoužití bezpečnostního pásu (řidič)</b>	3 body
<b>Řízení bez profesní způsobilosti</b>	3 body, zákaz řízení na 6–12 měsíců
<b>Jízda na motocyklu nebo mopedu bez přilby</b>	3 body
<b>Držení telefonu při řízení</b>	2 body
<b>Překročení rychlosti o 10 km/h a více (o 5 km/h a více v obci)</b>	2 body

*Zdroj: Ministerstvo dopravy (2022), vlastní zpracování*

### 3.5 Způsoby zjištění bodového konta řidiče

Každý řidič je oprávněn si kdykoliv zkontrolovat své bodové konto. Nejjednodušší způsoby jsou následující.

#### **Portál občana**

Hlavní výhodou tohoto způsobu je, že veškeré výpisy jsou zdarma a kromě bodového hodnocení zde lze zjistit mnoho dalších informací, jako například údaje z katastru nemovitostí či zdravotní dokumentace. Aby se řidič mohl přihlásit do Portálu občana, je nutné využít eObčanku nebo Datovou schránku. (Jak zjistit svůj stav trestných bodů, 2022)

#### **Czech POINT**

Pobočky Czech POINT se nachází na obecních úřadech, pobočkách České pošty, Hospodářské komoře a u notářů. Na kterékoliv z poboček lze získat výpis stavu bodového konta za poplatek, který ovšem není jednotný, může se tedy na jednotlivých pobočkách lišit.

Avšak na samosprávních úřadech je správní poplatek jednotný, a to ve výši maximálně 100,- Kč za první stránku a za každou další maximálně 50,- Kč. (Výpis z bodového hodnocení řidiče, 2023)

### **3.6 Integrovaný záchranný systém**

Integrovaný záchranný systém neboli IZS je koordinovaným postupem jeho jednotlivých složek při záchranných akcích, likvidačních pracích či mimořádných událostech. Jedná se o určitá pravidla spolupráce mezi jeho složkami. K jeho vzniku došlo v roce 2001. Základním právním předpisem pro IZS je zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému, který dělí IZS na dvě části. (Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů, 2001) (Šenovský, 2007)

#### **Základní složky IZS**

- Policie České republiky,
- Jednotky požární ochrany zařazené do plošného pokrytí kraje jednotkami požární ochrany,
- Hasičský záchranný sbor České republiky,
- Poskytovatelé zdravotnické záchranné služby.

Tyto složky se řadí mezi základní z důvodu nepřetržité pohotovosti, která má zajistit během mimořádných událostí rychlé vyhodnocení situace a následný zásah v místě dané události. Síly základních složek IZS jsou rozmístěny po celém území ČR. (Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů, 2001)

#### **Ostatní složky IZS**

- Vyčleněné síly a prostředky ozbrojených sil,
- Ostatní ozbrojené bezpečnostní sbory,
- Ostatní záchranné sbory,
- Orgány ochrany veřejného zdraví člověka,
- Havarijní, pohotovostní, odborné a jiné služby,
- Zařízení civilní ochrany,
- Neziskové organizace a sdružení občanů, která lze využít k záchranným a likvidačním pracím.

Tyto složky poskytují během záchranných či likvidačních akcí plánovanou pomoc na vyžádání. Poskytovatelé lůžkové péče se v době krizových stavů také stávají ostatními složkami IZS a mají zřízen urgentní příjem, například pokud se stane hromadná dopravní nehoda. (Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů, 2001)

Všechny složky IZS se během zásahu musí řídit rozkazy velitele zásahu, aby nedocházelo k chybnému jednání či postupu. IZS má operační a informační střediska, na která jsou svedeny tísňové linky (112 a 150). Během provádění záchranných a likvidačních prací za nouzového stavu, stavu ohrožení státu či válečného stavu jsou všechny složky IZS řízeny Ministerstvem vnitra. Pokud dojde ke stavu nebezpečí, všechny složky IZS na území příslušného kraje jsou řízeny pokyny toho, kdo daný stav vyhlásil dle zvláštního právního předpisu. (Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů, 2001) (Šenovský, 2007)

### **3.7 Asistenční systémy v automobilech**

Asistenční systémy v automobilech slouží k zajištění bezpečí cestujících, vyvarovat se dopravní nehodě a v případě dopravní nehody minimalizovat závažnost zranění. Asistenční systémy se dělí do 4 kategorií.

#### **Pasivní bezpečnost**

Hlavní složkou v této kategorii je robustní karoserie auta spolu s bezpečnostními pásy. Existují tzv. deformační zóny, jejichž cílem je při nehodě ztlumit náraz pomocí deformace části karosérie. Dalšími složkami jsou airbagy, které zajišťují při nárazu ochranu cestujících ze všech stran (u novějších vozidel), zábrany sedadel proti vyklouznutí, předepínače pásů a dětské autosedačky. (BESIP, 2024)

#### **Aktivní bezpečnost**

Tyto prvky jsou systémy, technická zařízení a celkové vlastnosti vozu, které pomáhají předejít a zabránit dopravním nehodám. Nejúčinnějším prvkem aktivní bezpečnosti jsou brzdy, které umožní bezpečné zpomalení nebo zastavení vozidla, kvalitní pneumatiky, výhled z vozidla, osvětlení vozidla, spolehlivé řízení a kvalitní tlumiče, které zajistí

dostatečný kontakt pneumatik s vozovkou. Existuje však mnoho dalších prvků aktivní bezpečnosti jako jsou adaptivní světlomety, adaptivní tempomat, alkoholový zámek, antiblokovací systém brzd, asistent rozjezdu do svahu, kontrola mrtvého úhlu a mnoho dalších. Vozidla většinou nemají všechny dostupné prvky aktivní bezpečnosti, vždy záleží na dané výbavě vozidla. (BESIP, 2024)

### **Ponehodové systémy**

Těmito systémy jsou vybaveny převážně novější automobily, které mají vybavení v podobě airbagů, které mají za úkol chránit chodce v případě srážky. Airbagy se aktivují pomocí čidel, které jsou zabudovány v přední části auta. Dále mají tzv. aktivní kapotu, která se v případě srážky s chodcem nadzvedne a vytvoří tím prostor mezi motorem a kapotou, což zapříčiní změkčení nárazu. (BESIP, 2024)

### **Integrovaný bezpečnostní systém**

Tyto systémy jsou stále ve vývoji a nenachází se zatím v běžných automobilech, ale vizí do budoucna je zajistit systémy, které budou schopny předpovídat chování řidiče či situaci na silnici. Dále propojení aktivních a pasivních bezpečnostních systémů, což by mohlo výrazně omezit četnost nehod a úmrtí či vážných zranění při dopravních nehodách. (BESIP, 2024)



## 4. Vlastní práce

Na bezpečnost silničního provozu má bezpochyby vliv i infrastruktura silniční dopravy, a ne pouze její účastníci neboli řidiči. Silniční síť v ČR je poměrně rozsáhlá. Důležitý pro bezpečnost je stav silnic, který nelze přesně definovat, ale lze říci, že dálnice a silnice I. třídy jsou převážně v dobrém stavu a je snaha je rozšiřovat či renovovat. Oproti tomu silnice II. a III. třídy by v některých částech potřebovaly výraznější rekonstrukci, popřípadě přestavbu. Na rozdíl od zbytku Evropské unie jsou v ČR výstavby a rekonstrukce nových silnic a dálnic mnohem nákladnější a časově náročnější. Některé překážky, které způsobují tyto problémy je těžké překonat. Například při získání dotace se získané finance musí využívat pouze na konkrétní a předem určené činnosti, i když by bylo efektivnější je použít jinde. Častým problémem také bývá lokalita nové výstavby, proti které mohou protestovat ať už ochránci přírody nebo případní rezidenti dané oblasti. V tomto případě trvá povolení k výstavbě až desítky let, nebo se zamítne a plánovaná výstavba se vůbec neuskuteční.

### 4.1 Silniční síť ČR

Tabulka 3 popisuje délku silnic a dálnic od roku 2002 až 2022. V roce 2022 měřila celkem 55 862 km. Mezi lety 2002 až 2022 se silniční síť rozrostla celkem o 440 km a meziročně se v průměru rozrůstá o 22 km. Největší meziroční růst byl v roce 2006 (o 75 km), kdy došlo k zavedení bodového systému, a naopak v roce 2012 došlo ke zkrácení silnic a dálnic celkově o 26 km.

Z Tabulky 3 je patrné, že průměrně se silniční síť meziročně rozroste o 22 kilometrů. Oproti sousedním státům je ČR ve výstavbě nových silnic a dálnic pozadu a je třeba efektivněji využívat finance určené pro tyto účely. Lze zhodnotit že silniční síť v ČR je poměrně hustá, avšak stále by potřebovala rozšíření, zejména v oblastech, kde je vysoká koncentrace automobilů. Jedním z vlivů, který může způsobit dopravní nehodu, je vysoká hustota provozu.

Tabulka 3 Délka silniční sítě ČR (v km)

Rok	Délka silnic a dálnic (km)	Absolutní diference	Koeficient růstu	Bazický index (%)
2002	55422	x	x	100,0000
2003	55447	25	1,0005	100,0451
2004	55500	53	1,0010	100,1407
2005	55510	10	1,0002	100,1588
2006	55585	75	1,0014	100,2941
2007	55584	-1	1,0000	100,2923
2008	55654	70	1,0013	100,4180
2009	55719	65	1,0012	100,5350
2010	55752	33	1,0006	100,5952
2011	55742	-10	0,9998	100,5774
2012	55716	-26	0,9995	100,5314
2013	55761	45	1,0008	100,6122
2014	55748	-14	0,9998	100,5875
2015	55738	-10	0,9998	100,5693
2016	55757	20	1,0004	100,6049
2017	55756	-1	1,0000	100,6035
2018	55744	-12	0,9998	100,5810
2019	55768	24	1,0004	100,6249
2020	55792	23	1,0004	100,6672
2021	55838	46	1,0008	100,7499
2022	55862	24	1,0004	100,7941
<b>Průměr</b>	55685	22,0047	1,0004	x

*Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování*

#### 4.1.1 Převedení rychlostních komunikací na dálnice

Od roku 2000 se začaly budovat rychlostní komunikace, které měly maximální povolenou rychlost 80 km/h v obci a mimo obec 130 km/h. Tyto komunikace byly zpoplatněny stejným způsobem jako dálnice. Mezi lety 2000 a 2015 se rozrostly z původních 299 km na 459 km. Ke dni 31.12. 2015 byla většina rychlostních silnic převedena na dálnice a ostatní na silnice pro motorová vozidla s maximální dovolenou rychlostí 110 km/h. Poměrně velkou část těchto silnic bylo zapotřebí dovybavit, například prodloužením svodidel, oplocením či umístěním nového značení. Pro většinu krajů byly tyto změny nákladné a časově náročné. (Ministerstvo dopravy ČR, 2024)

Hlavním důvodem pro tuto markantní změnu bylo zjednodušení značení silniční sítě a zároveň zvýšení celkové délky dálnic o 447 km. V současné době dochází často k problému,

že tyto bývalé rychlostní komunikace jsou sice značeny jako dálnice, ale jejich stav tomuto značení neodpovídá.

## 4.2 Stav vozového parku ČR

Mezi všechna registrovaná vozidla se řadí osobní automobily, motocykly, mikrobusy, autobusy, nákladní vozidla, silniční tahače, návěsy, přívěsy a speciální automobily. Největší zastoupení mají z těchto kategorií osobní automobily a motocykly.

V Tabulce 4 je patrný nárůst počtu registrovaných vozidel v období 2002 až 2022, tedy za posledních 20 let na silnicích přibylo 3 838 788 vozidel. Od roku 2002 byl tedy nárůst registrovaných vozidel o 76,5 %. Tento nárůst je velmi podobný jako ve většině Evropy, ale naše silniční síť se od té doby tak výrazným způsobem nerozrostla ani nezmodernizovala. Tento fakt má samozřejmě vliv na celkovou hustotu dopravy, která může být jedním z důvodů větší nehodovosti a celkově nebezpečím na silnicích. Zajímavou hodnotou je, že poměr osobních vozidel a motocyklů oproti celkovému počtu registrovaných vozidel se za posledních 20 let měnil téměř minimálně, jak uvádí Tabulka 5. U osobních automobilů se hodnota pohybuje okolo 71 % a u motocyklů kolem 14,5 %.

Největší nárůst registrovaných vozidel byl zaznamenán v roce 2015. Celkem se vozový park ČR rozrostl o 400 180 vozidel a ve stejném roce přibylo i nejvíce osobních automobilů (281 930) a motocyklů (47 651) oproti předcházejícímu roku.

Oproti tomu největší propad registrovaných vozidel byl v roce 2021. Vozový park ČR se zmenšil o 231 808 vozidel a v témže roce zároveň ubylo i nejvíce osobních automobilů (198 494) oproti předešlému roku. Hlavním důvodem byla pandemie COVID-19.

Meziročně se v průměru navýší počet registrovaných vozidel o 191 939. Jedná se o poměrně významné navýšení, pokud se porovná s meziročním rozšířením silniční sítě. Bezsporně je třeba v budoucnu rozšířit silniční síť v ČR, především pak síť dálnic. Téměř nelze omezit počet nově registrovaných vozidel, která jsou uvedena do provozu, čili je třeba na tento jev reagovat pro zvýšení bezpečnosti na silnicích.

Tabulka 4 Vozový park ČR

Rok	Celkem registrovaných vozidel			Z toho: osobní automobily			Z toho: motocykly		
	Množství	Absolutní diference	Bazický index (%)	Množství	Absolutní diference	Bazický index (%)	Množství	Absolutní diference	Bazický index (%)
2002	5 019 075	x	100,000	3647067	x	100,000	760219	x	100,000
2003	5 097 586	78 511	101,564	3706012	58945	101,616	751634	-8585	98,871
2004	5 225 281	127 695	104,108	3815547	109535	104,620	756559	4925	99,519
2005	5 462 658	237 377	108,838	3958708	143161	108,545	794000	37441	104,444
2006	5 726 024	263 366	114,085	4108610	149902	112,655	822703	28703	108,219
2007	6 025 040	299 016	120,043	4280081	171471	117,357	860131	37428	113,143
2008	6 279 897	254 857	125,121	4423370	143289	121,286	892796	32665	117,439
2009	6 310 714	30 817	125,735	4435052	11682	121,606	903346	10550	118,827
2010	6 408 013	97 299	127,673	4496232	61180	123,284	924291	20945	121,582
2011	6 533 246	125 233	130,168	4581642	85410	125,625	944171	19880	124,197
2012	6 727 957	194 711	134,048	4706325	124683	129,044	976911	32740	128,504
2013	6 755 007	27 050	134,587	4729185	22860	129,671	977197	286	128,542
2014	6 925 609	170 602	137,986	4833386	104201	132,528	998816	21619	131,385
2015	7 325 789	400 180	145,959	5115316	281930	140,258	1046467	47651	137,653
2016	7 584 063	258 274	151,105	5307808	192492	145,536	1074880	28413	141,391
2017	7 873 837	289 774	156,878	5538222	230414	151,854	1102392	27512	145,010
2018	8 134 431	260 594	162,070	5747913	209691	157,604	1132085	29693	148,916
2019	8 352 696	218 265	166,419	5924995	177082	162,459	1163140	31055	153,001
2020	8 512 458	159 762	169,602	6049255	124260	165,866	1196354	33214	157,370
2021	8 280 650	-231 808	164,984	5850761	-198494	160,424	1192245	-4109	156,829
2022	8 857 863	577 213	176,484	6305934	455173	172,904	1266945	74700	166,655

*Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování*

Tabulka 5 Podíl osobních automobilů a motocyklů ve vozovém parku ČR (v %)

<b>Rok</b>	<b>Podíl osobních automobilů k celkovému počtu (%)</b>	<b>Podíl motocyklů k celkovému počtu (%)</b>
2002	72,664	15,147
2003	72,701	14,745
2004	73,021	14,479
2005	72,469	14,535
2006	71,753	14,368
2007	71,038	14,276
2008	70,437	14,217
2009	70,278	14,314
2010	70,166	14,424
2011	70,128	14,452
2012	69,952	14,520
2013	70,010	14,466
2014	69,790	14,422
2015	69,826	14,285
2016	69,986	14,173
2017	70,337	14,001
2018	70,662	13,917
2019	70,935	13,925
2020	71,064	14,054
2021	70,656	14,398
2022	71,190	14,303

*Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování*

Na bezpečnost silničního provozu má také vliv technický stav vozidel, která se na silnicích pohybují. V roce 2022 bylo z celkového počtu 6 305 934 osobních automobilů 63,5 % starších 10 let a 16,5 % bylo v rozmezí stáří 5–10 let. Zastoupení “nových“ automobilů do 2 let od výroby bylo pouhých 8,4 %. Stáří vozidla má výrazný vliv na jeho technický stav, a především pak na funkci jeho bezpečnostních prvků, kterými jsou například airbagy. Novější vozidla mají zabudovaných více ochranných prvků, které mají za úkol předcházet dopravní nehodě. Mezi tyto prvky patří například udržování vozidla v jízdním pruhu, senzory na sledování odstupu vozidla pohybujícího se před automobilem nebo sledování mrtvého úhlu. Novější vozidla mají nejrůznější vybavení, které má za úkol v případě pochybení řidiče minimalizovat zapříčinění dopravní nehody.

## 4.3 Bodování řidičů

### 4.3.1 Struktura bodovaných řidičů dle počtu trestných bodů (rok 2022)

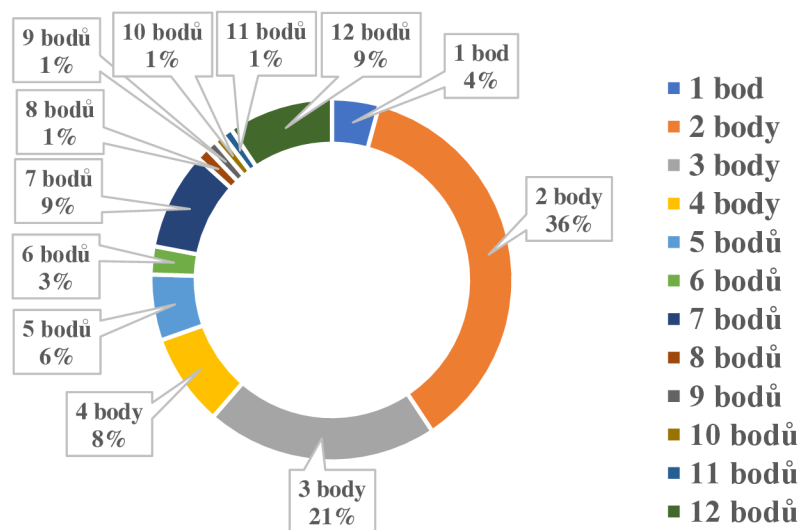
V ČR bylo v roce 2022 registrováno 6 888 537 řidičů a z toho počtu je pouze 456 710 řidičů kteří získali trestné body, tedy jen 6,63 %.

V Grafu 1 je znázorněno zastoupení řidičů dle počtu obdržovaných trestných bodů v roce 2022. Nejvyšší zastoupení mají řidiči s 2 trestnými body (36,46 %), dále řidiči se 3 trestnými body (20,70 %). Oproti tomu nejmenší zastoupení mají řidiči s 9, 10 a 11 trestnými body, všechny tyto skupiny mají necelé 1 %.

Skupina s 2 trestnými body je nejpočetnější, protože nejčastěji porušované předpisy jsou trestány právě 2 body, což je např. držení mobilního telefonu za jízdy. Tento prohřešek patří mezi tři nejčastější. Zároveň do této skupiny spadá mnoho řidičů, kteří měli předešlé roky více trestných bodů, ale absolvovaly kurzy s odpočtem až 4 bodů, nebo rok nespáchali přestupek, takže jim byla část bodů odepsána.

Zastoupení tzv. vybodovaných řidičů s 12 body je 9,38 % (42 827 řidičů). Což tvoří 0,62 % všech řidičů v ČR. Když se vezme v úvahu, kolikrát řidič musí porušit dopravní předpisy, aby nasbíral 12 trestných bodů, tak je tato hodnota relativně závažnější a je správné, že se každým rokem přestupky zpřísňují nejen finanční pokutou, ale i získáním trestných bodů.

Graf 1 Zastoupení bodovaných řidičů (rok 2022)



Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování

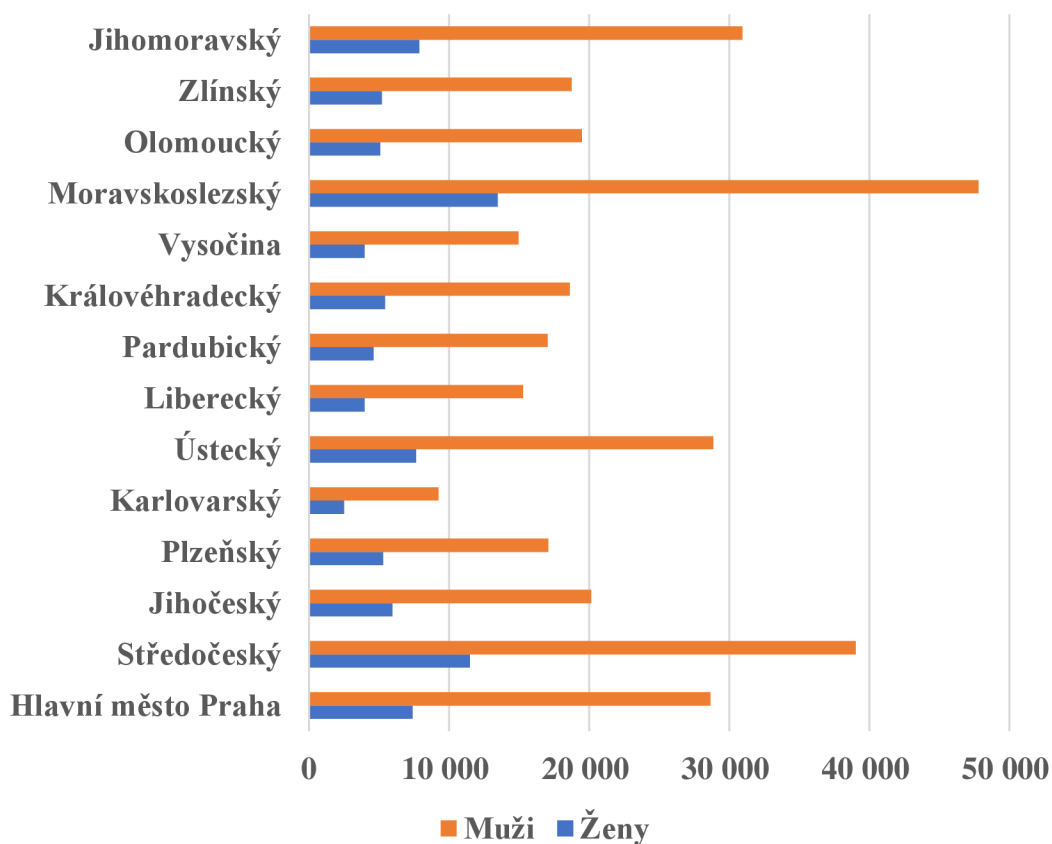
### 4.3.2 Bodování řidičů dle pohlaví v krajích ČR (rok 2022)

Graf 2 zobrazuje zastoupení bodovaných řidičů dle pohlaví v roce 2022 v jednotlivých krajích ČR. Napříč všemi kraji se zastoupení žen vůči celkovému počtu bodovaných řidičů pohybuje mezi 20–24 %. Největší zastoupení, tedy 24 %, mají řidičky v Plzeňském kraji, a naopak nejmenší zastoupení, tedy 20 %, řidičky v kraji Jihomoravském.

Nejvíce řidiček, které mají na kontě trestné body jsou v kraji Moravskoslezském, celkem 13 467 a nejméně se jich nachází v kraji Vysočina, celkem 3963.

Většina bodovaných řidičů jsou muži, protože mužská část řidičů je výrazně početnější oproti ženské. Zároveň muži řídí častěji a většina řidičů z povolání jsou také muži. Nicméně je obecně známo, že spíše muži sklouzávají k porušování předpisů, zejména pak k porušení maximální povolené rychlosti. Oproti tomu ženy jsou spíše opatrnější a více dodržují pravidla silničního provozu.

Graf 2 Bodování řidičů dle pohlaví v krajích ČR (rok 2022)



Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování

### 4.3.3 Bodování řidiči do 24 let (rok 2022)

V Grafu 3 je zobrazen podíl bodovaných řidičů do 24 let z celkového počtu bodovaných řidičů v roce 2022. Největší počet těchto řidičů, tj. 11,85 % získalo 8–11 trestných bodů.

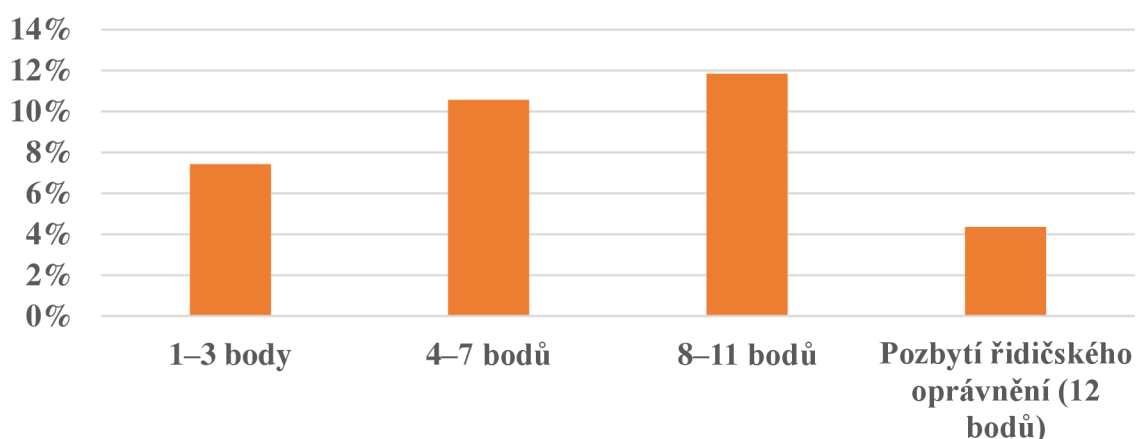
Oproti tomu nejmenší zastoupení mají v pozbytí řidičského průkazu a to 4,36 %. Počet mladých bodovaných řidičů je v ČR relativně vysoký. I z tohoto důvodu jsou mladí řidiči znevýhodňováni například cenou povinného ručení či havarijního pojištění, kde bývá zpravidla vyšší cena pro mladé řidiče oproti starším řidičům. Pojišťovny si jsou vědomi toho, že u mladého řidiče je větší pravděpodobnost nehody či poškození vozidla.

Nejčastějším prohřeškem mladých řidičů bývá překročení rychlosti o 30 km/h a více (o 20 km/h a více v obci). V závažnějších případech tohoto prohřešku přichází trest v podobě vysokého počtu trestných bodů. Mezi tyto prohřešky spadá například překročení rychlosti o 50 km/h mimo obec a více (o 40 km/h a více v obci), řízení vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost nebo předjíždění vozidla v případech, kdy je to zakázáno. I z toho důvodu je poměrové zastoupení u mladých řidičů vyšší ve skupině 8–11 trestných bodů.

Od roku 2020 funguje projekt Start Driving, který se orientuje na méně zkušené řidiče ve věkovém rozsahu 18–24 let a je pořádán Asociací autoškol České republiky. Cílem je zlepšit jejich řidičské schopnosti, reakci na blížící se ohrožení či zvládnout smyk. Projekt je orientován na tuto skupinu, protože téměř 20 % nehod je způsobeno řidiči v této kategorii a až v 30 % případů je za vinou příliš rychlá jízda. Dalším z cílů je řidičům přiblížit chování auta v nepříznivých podmínkách, jako je například jízda za špatného počasí (sněhová nebo ledová pokrývka vozovky, voda na vozovce, snížená viditelnost) nebo další faktory (vysoká hmotnost vozidla nebo horší stav pneumatik). (Start driving, 2023).



Graf 3 Bodování řidiči do 24 let (rok 2022) (v %)



*Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování*

## 4.4 Vývoj nehodovosti v ČR

### 4.4.1 Vývoj počtu dopravních nehod

Dopravní nehody jsou jedním z největších rizik silničního provozu, a i když ne všechny končí zraněním nebo úmrtím, jedná se o vysoké riziko, které nejčastěji vyústí minimálně v škodu na majetku. Bodový systém v ČR byl zaveden 1. 7. 2006 a do současnosti prošel rozsáhlými změnami a vylepšeními. Po jeho zavedení trvalo několik let, než se projevil jeho vliv na snížení nehodovosti. Největším pozitivním zlomem v počtu nehod byl rok 2009, kdy se meziročně snížil počet nehod o 85 561. (Chmelík, 2009)

K největšímu počtu nehod dle dat dochází mezi 13–19 hodinou. Tato denní doba je zcela logicky nejnebezpečnější, protože v tomto časovém okně je na silnicích největší provoz, tudíž nejvyšší riziko dopravní nehody. Zároveň lidé mnohokrát spěchají, takže například porušují maximální povolenou rychlost nebo nejsou dostatečně pozorní. Naopak k nejméně nehodám dochází mezi 23–5 hodinou, protože je na silnicích výrazně nižší provoz oproti odpoledním hodinám. Řízení pozdě večer ale nese spoustu rizik, pokud na to řidič není zvyklý, jako je například mikro spánek, nedostatečné soustředění se na řízení nebo je častým lákadlem rychlá jízda z důvodu prázdné vozovky. (Nehody v ČR, 2024)

Tabulka 6 ukazuje celkový počet nehod mezi lety 2002–2022. Z této tabulky je patrné, že za posledních dvacet let se nehodovost výrazně snížila, došlo k poklesu na 51,6 % nehod oproti roku 2002. Průměrný koeficient růstu je roven hodnotě 0,967, která ukazuje každoroční

pokles dopravních nehod. Optimální by bylo, kdyby se tato hodnota v průběhu nadcházejících let stále snižovala, tudíž se zvětšoval meziroční úbytek dopravních nehod. Za snížením nehodovosti stojí správně fungující bodový systém, který eliminuje řidiče, kteří opakovaně porušují pravidla silničního provozu, nebo je pro ně minimálně hrozbou, protože pokud se vícekrát dopustí bodovaných prohřešků, tak jim hrozí ztráta řidičského oprávnění. Dalším důvodem je také každoročně se zlepšující stav silnic a dálnic. V této oblasti se Ministerstvo dopravy snaží každoročně snižovat množství nebezpečných úseků, ať už v podobě lepšího značení nebo rekonstrukce vozovky. V neposlední řadě novější automobily mají více bezpečnostních prvků, které řidiči usnadňují řízení a zvyšují bezpečnost jízdy.

Tabulka 6 Vývoj počtu dopravních nehod

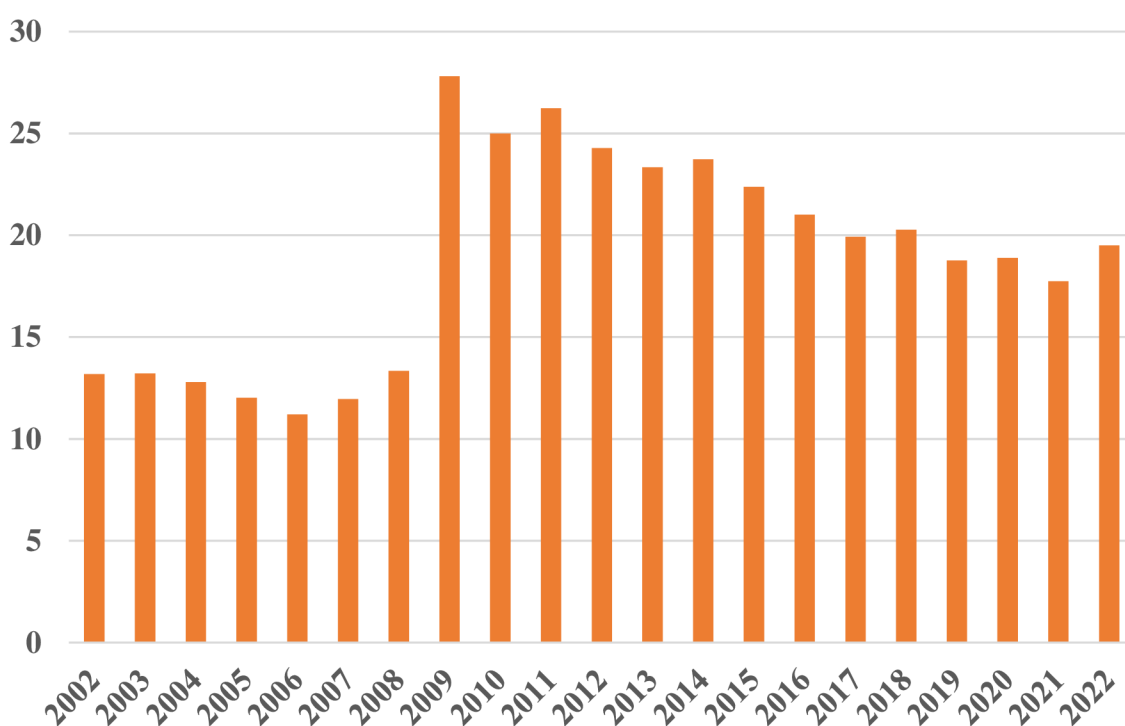
<b>Rok</b>	<b>Celkem</b>	<b>Absolutní diference</b>	<b>Koeficient růstu</b>	<b>Bazický index (%)</b>
<b>2002</b>	190 718	x	x	100,000
<b>2003</b>	195 851	5 133	1,027	102,691
<b>2004</b>	196 484	633	1,003	103,023
<b>2005</b>	199 262	2 778	1,014	104,480
<b>2006</b>	187 965	-11 297	0,943	98,557
<b>2007</b>	182 736	-5 229	0,972	95,815
<b>2008</b>	160 376	-22 360	0,878	84,091
<b>2009</b>	74 815	-85 561	0,466	39,228
<b>2010</b>	75 522	707	1,009	39,599
<b>2011</b>	75 137	-385	0,995	39,397
<b>2012</b>	81 404	6 267	1,083	42,683
<b>2013</b>	84 398	2 994	1,037	44,253
<b>2014</b>	85 859	1 461	1,017	45,019
<b>2015</b>	93 067	7 208	1,084	48,798
<b>2016</b>	98 864	5 797	1,062	51,838
<b>2017</b>	103 821	4 957	1,050	54,437
<b>2018</b>	104 764	943	1,009	54,931
<b>2019</b>	107 572	2 808	1,027	56,404
<b>2020</b>	94 794	-12 778	0,881	49,704
<b>2021</b>	99 332	4 538	1,048	52,083
<b>2022</b>	98 460	-872	0,991	51,626
<b>Průměr</b>	123 391	-4 613	0,967	x

*Zdroj: Policejní prezidium ČR, vlastní zpracování*

#### 4.4.2 Nehody se zraněním nebo usmrcením

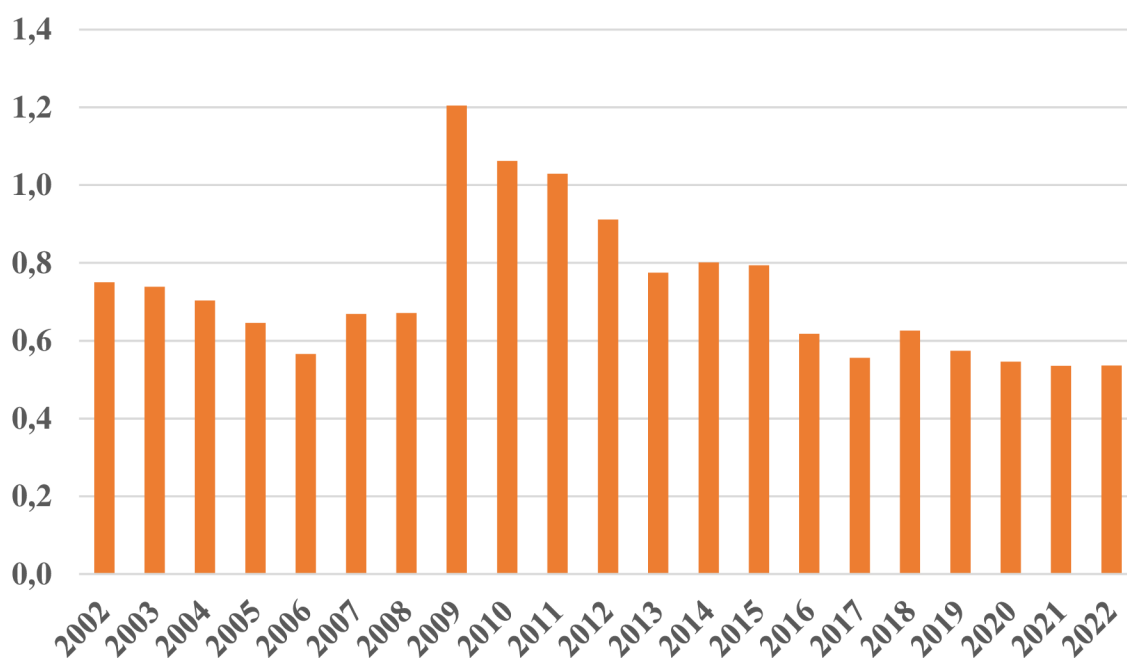
Během dopravní nehody je relativně časté, že někdo z účastníků přijde k újmě na zdraví a v krajním případě může dojít i k úmrtí. Případy úmrtí při nehodě naštěstí nejsou tak časté. V roce 2022 zemřelo 528 osob (tj. 0,54 %) při dopravních nehodách. Během dopravní nehody jsou ovšem častější zranění, což nám také ukazují data. Za rok 2022 bylo při nehodách zraněno 19 205 osob (tj. 19,5 %). V Grafech 4 a 5 je vidět, že mezi lety 2002–2008 byl podíl zraněných či usmrcených osob během dopravních nehod téměř neměnný, avšak nárůst přišel v roce 2009. Tohoto roku došlo k nárůstu podílu zraněných osob na dvojnásobek a usmrcených osob se také významně navýšil. Jedním z mnoha důvodů je, že v roce 2009 významně pokleslo množství dopravních nehod, o více než polovinu, a tudíž se podíl náhle navýšil, i když v číslech bylo osob raněných či usmrcených méně než v předešlých letech. V Grafech 4 a 5 je vidět, že od roku 2009, kdy se nejvíce projevila preventivní funkce bodového systému a došlo ke snížení počtu nehod na silnicích, se každým rokem zvyšuje bezpečnost na silnicích.

Graf 4 Podíl zraněných osob z celkového počtu nehod v %



Zdroj: Policejní prezidium ČR, vlastní zpracování

Graf 5 Podíl usmrcených osob z celkového počtu nehod v %



Zdroj: Policejní prezidium ČR, vlastní zpracování

#### 4.4.3 Věcné škody způsobené dopravními nehodami

Během dopravních nehod téměř vždy dojde k věcné škodě ať už na některém z vozidel, nebo na jiném majetku, který je součástí nehody. Tabulka 7 zobrazuje celkové roční věcné škody v letech 2002–2022. Hodnoty mohou být zavádějící, protože během dvaceti let došlo k inflaci. Nicméně za 20 let došlo ke snížení věcných škod na 84,8 % oproti referenčnímu roku 2002, což značí výrazné snížení dopravních nehod, během kterých byla způsobena vyšší věcná škoda. A to s ohledem na fakt, že za 20 let došlo k výraznému zdražení motorových vozidel, ale i silničního vybavení, jakým jsou například svodidla a značky. Za sledované období byl největší meziroční pokles věcných škod v roce 2009, kdy se roční škody snížily o 2 760 mil. Kč. Hlavním z důvodů byl výrazný pokles dopravních nehod.

Tabulka 7 Vývoj věcných škod mezi lety 2002-2022 (v mil. Kč)

Rok	Věcná škoda (mil. Kč)	Absolutní diference	Koeficient růstu	Bazický index (%)
2002	8891,204	x	x	100,000
2003	9334,272	443,068	1,050	104,983
2004	9687,388	353,115	1,038	108,955
2005	9771,284	83,897	1,009	109,898
2006	9116,346	-654,938	0,933	102,532
2007	8467,288	-649,058	0,929	95,232
2008	7741,465	-725,823	0,914	87,069
2009	4981,091	-2760,374	0,643	56,023
2010	4924,987	-56,104	0,989	55,392
2011	4628,081	-296,906	0,940	52,052
2012	4875,417	247,337	1,053	54,834
2013	4938,173	62,756	1,013	55,540
2014	4933,234	-4,939	0,999	55,484
2015	5439,120	505,886	1,103	61,174
2016	5804,220	365,100	1,067	65,280
2017	6313,260	509,040	1,088	71,006
2018	6547,910	234,650	1,037	73,645
2019	6838,600	290,690	1,044	76,914
2020	6016,100	-822,500	0,880	67,664
2021	6718,250	702,150	1,117	75,561
2022	7542,030	823,780	1,123	84,826

*Zdroj: Policejní prezidium ČR, vlastní zpracování*

#### 4.4.4 Nehody zapříčiněné požitím alkoholu

Řízení pod vlivem alkoholu je v ČR zakázáno a oproti některým zemím EU je u nás tzv. nulová tolerance alkoholu. To v praxi znamená, že pokud během silniční kontroly řidič nadýchal méně než 1 promile alkoholu dopustil se přestupku a pokud nadýchal více než 1 promile dopustil se trestného činu. V obou případech mu bude odebrán řidičský průkaz.

Tabulka 8 zobrazuje vývoj počtu nehod zaviněných pod vlivem alkoholu mezi lety 2002–2022. Od roku 2002 došlo k výraznému snížení počtu nehod zapříčiněných alkoholem, a to z původních 9 552 nehod na 4 754 k roku 2022. Lze říci, že jedním z aspektů je celkové snížení nehodovosti, avšak nespornou zásluhu na tomto zlepšení mají silniční kontroly, díky nimž je koncentrace řidičů pod vlivem alkoholu na silnicích nižší.

Každoroční podíl nehod zaviněných pod vlivem alkoholu se až na výjimky pohybuje mezi 4–5 %. Nejrizikovějšími částmi roku, kdy dochází k častějším dopravním nehodám z důvodu požití alkoholu před jízdou, jsou zejména státní svátky, různé festivaly a slavnosti. I z tohoto důvodu je relativně časté zvýšení silničních kontrol v kritických dnech během roku. (Statistická ročenka Policie České republiky 2007 - 2022, 2022)

Tabulka 8 Vývoj počtu nehod zaviněných alkoholem mezi lety 2002-2022

<b>Rok</b>	<b>Celkem dopravních nehod</b>	<b>Nehody zaviněné pod vlivem alkoholu</b>	<b>Podíl nehod zaviněných pod vlivem alkoholu (%)</b>
<b>2002</b>	190 718	9 552	5,01
<b>2003</b>	195 851	9 076	4,63
<b>2004</b>	196 484	8 445	4,30
<b>2005</b>	199 262	8 192	4,11
<b>2006</b>	187 965	6 807	3,62
<b>2007</b>	182 736	7 466	4,09
<b>2008</b>	160 376	7 252	4,52
<b>2009</b>	74 815	5 725	7,65
<b>2010</b>	75 522	5 015	6,64
<b>2011</b>	75 137	5 242	6,98
<b>2012</b>	81 404	4 974	6,11
<b>2013</b>	84 398	4 686	5,55
<b>2014</b>	85 859	4 637	5,40
<b>2015</b>	93 067	4 544	4,88
<b>2016</b>	98 864	4 373	4,42
<b>2017</b>	103 821	4 251	4,09
<b>2018</b>	104 764	4 626	4,42
<b>2019</b>	107 572	4 627	4,30
<b>2020</b>	94 794	4 486	4,73
<b>2021</b>	99 332	4 452	4,48
<b>2022</b>	98 460	4 754	4,83

*Zdroj: Policejní prezidium ČR, vlastní zpracování*

#### **4.4.5 Počet nehod a trestných bodů od roku 2006 do 2022**

Graf 8 zobrazuje zastoupení jednotlivých skupin bodovaných řidičů od roku 2006–2022. Bodový systém byl zaveden 1. 7. 2006, proto je v tomto roce výrazně nižší počet bodovaných řidičů oproti rokům nadcházejícím. V Grafu 8 lze vidět, že nejpočetnější skupinou ve všech

letech jsou řidiči, kteří se nedopustili závažnějších přestupků, protože 1–3 body se udělují za drobné porušení silničních předpisů. Druhou nejpočetnější skupinou jsou řidiči se 4–7 body, následují řidiči s 12 body a nejmenší skupinou jsou každoročně řidiči s 8–11 body. Do roku 2009 byl každoroční nárůst bodovaných řidičů a nebyl ještě vysoký počet řidičů, kteří mají více než 7 bodů.

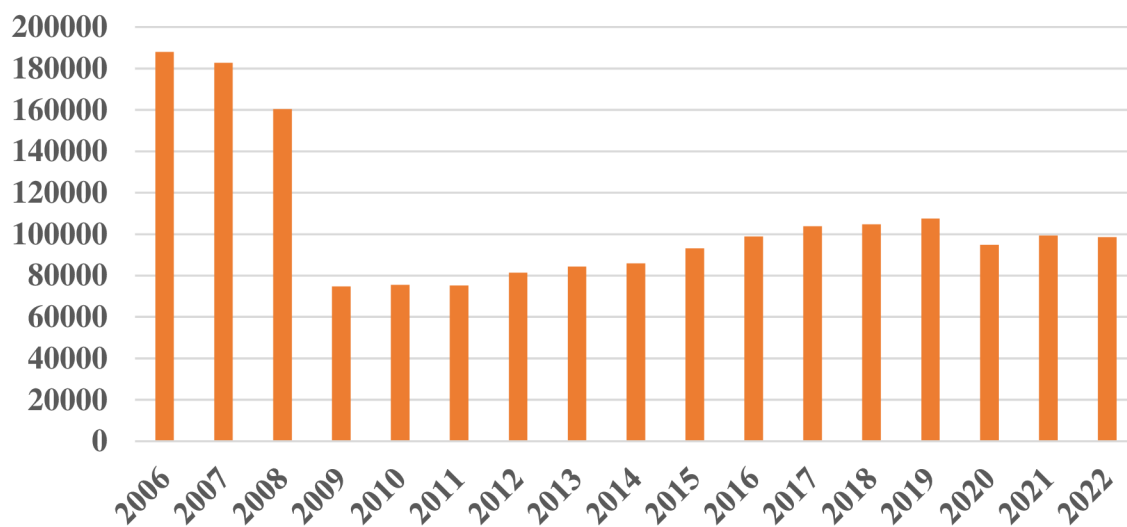
V roce 2009 nastal zlom, od kdy je veřejností vnímáno fungování bodového systému a že za prohřešek na pozemních komunikacích nehrozí pouze finanční pokuta, ale i udělení trestných bodů, což může v krajních případech vést i k zákazu řízení.

Graf 6 zobrazuje že od zavedení bodového systému každoročně klesal počet dopravních nehod, avšak největší propad přišel v roce 2009. V tomto roce zapůsobil bodový systém nejefektivněji, protože řidiči začali jezdit dle předpisů a byli opatrnější na silnicích, což nám potvrzuje i Graf 7, kde je vidět klesavá tendence od roku 2009. Od roku 2009 je až do současnosti každoroční nárůst dopravních nehod, avšak velmi pomalý. Hlavním z důvodů, proč každým rokem přibývá dopravních nehod je, že se každoročně navyšuje počet řidičů a registrovaných vozidel. Tento nárůst nemusí být vůbec znepokojující, protože oproti letům před zavedením bodového systému je počet nehod téměř na polovině. Za posledních několik let byl propad v počtu nehod i bodovaných řidičů pouze v roce 2020.

Jedním z možných ovlivňujících faktorů byly restriktce kvůli pandemii COVID-19. Tyto restriktce omezovaly pohyb mezi regiony a zároveň část obyvatelstva pracovala z domova, tudíž došlo ke značnému úbytku provozu na silnicích. Poslední změna bodového systému přišla v roce 2022. Konkrétně se zjednodušil na udělování tří bodových sazeb. Řidiči od 1. 1. 2022 za přestupky mohly obdržet 2, 4 nebo 6 bodů. Tímto způsobem zároveň došlo ke zpřísnění trestu za některé prohřešky. Mimo jiné došlo i k navýšení finančních pokut. (Ročenka Ministerstva dopravy 2002 - 2022, 2022)

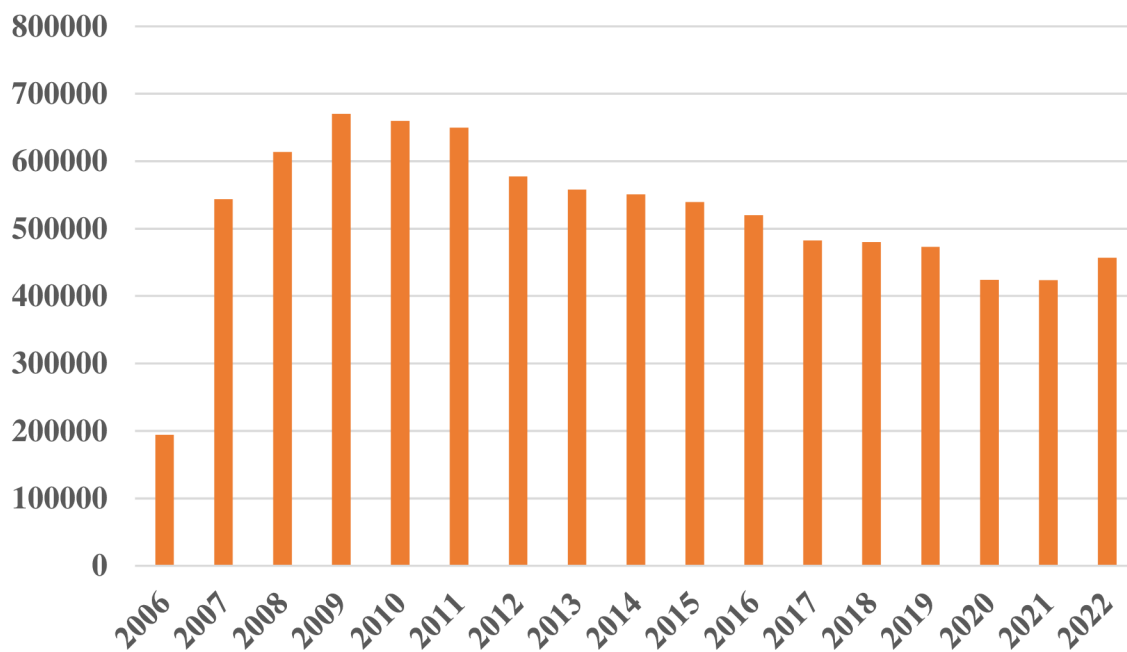
Bodový systém má ze všech ochranných mechanismů nesporně největší vliv na dopravní nehodovost. Jeho výsledky po zavedení přišly za necelé 3 roky a až doposud je nepostradatelnou součástí silničního provozu.

Graf 6 Celkový počet nehod v jednotlivých letech



Zdroj: Policejní prezidium ČR, vlastní zpracování

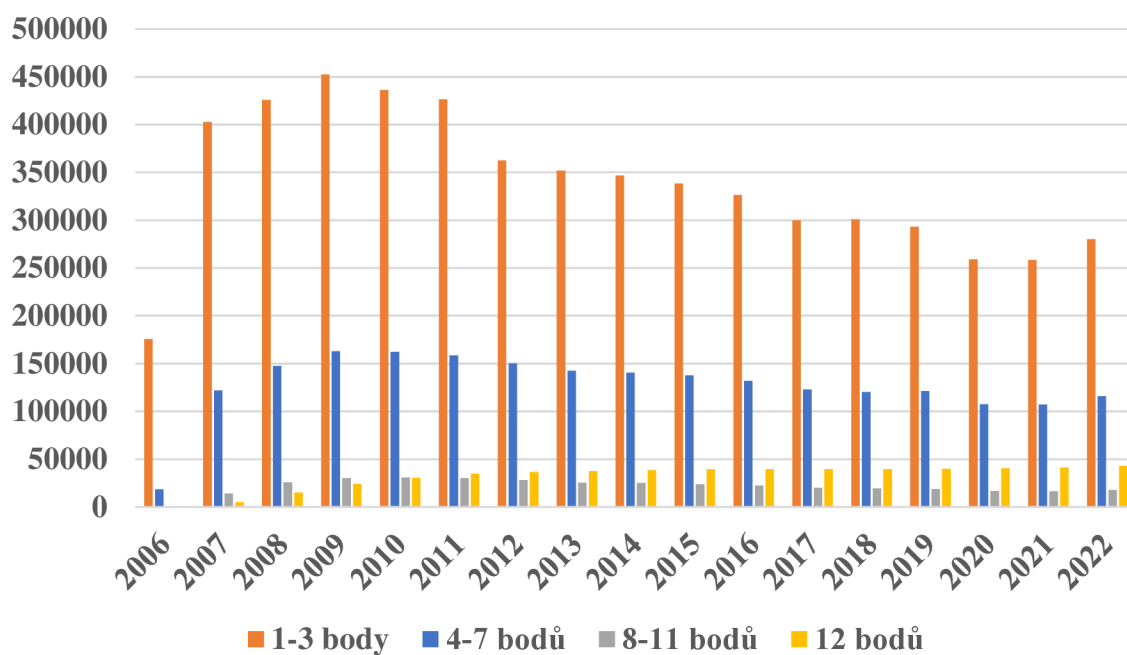
Graf 7 Celkový počet bodovaných řidičů v jednotlivých letech



Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování



Graf 8 Zastoupení bodovaných řidičů dle jednotlivých let a počtu bodů



Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování

## 5. Zhodnocení a doporučení

Po analýze vybraných ukazatelů je zřejmé, že dopad bodového systému na snížení nehodovosti je pozitivní. Od jeho zavedení v roce 2006 začal každým rokem klesat počet dopravních nehod. Největší efekt se projevil až v roce 2009, kdy se počet nehod oproti letům před zavedením bodového systému snížil o více než polovinu. Lze soudit, že až od toho roku došlo k vypořádání se s rizikovými řidiči, kteří jsou hrozbou na silnicích. Od roku 2012 dochází každoročně k mírnému nárůstu, především z důvodu vyšší frekventovanosti na silnicích. Jediný markantní úbytek v ročním počtu nehod přišel v roce 2020, kdy byly zavedeny restriktce kvůli pandemii COVID-19. Byl omezen pohyb mezi regiony, a tudíž se snížil celkový provoz na silnicích. Průměrně se počet nehod meziročně snižuje o 4 613, což značí každoroční zvyšování bezpečnosti na silnicích. Bodový systém se stále vyvíjí, aby omezil řidiče, kteří jsou nebezpeční pro ostatní účastníky silničního provozu.

V roce 2024 vyšla novela zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve kterém je modernizace a úprava bodového systému. V této novele došlo ke zvýšení počtu bodů za některé přestupky a zvýšení pokut. Rovněž i k prodloužení možného zákazu řízení. Oproti předešlému znění se zákaz řízení u některých prohřešků prodloužil až o 6 měsíců. Zároveň došlo ke změně v postihu za neoprávněné užití výstražných světel. V původním znění za tento přestupek hrozila pouze pokuta, ale od roku 2024 může řidič přijít i o řidičské oprávnění na 4 až 6 měsíců.

Jedním z častých faktorů způsobení dopravní nehody bývá, že řidič je pod vlivem alkoholu. Před tímto chováním varují i samotní výrobci alkoholických nápojů, avšak každým rokem téměř 5 % z celkových nehod zapříčiní právě alkohol. Řidič pod jeho vlivem může mít značně zpomalené reakce a jeho chování i rozhodování je tím značně ovlivněno. Proto často dojde ke špatnému rozhodnutí řidiče, což vyústí v dopravní nehodu.

Často diskutovanou kategorií z hlediska bezpečnosti silničního provozu jsou řidiči do věku 24 let. Mnohokrát nemají dostatečné zkušenosti se řízením a není výjimkou ani častější porušování dopravních předpisů, především maximální povolené rychlosti. Bodování řidiči v této kategorii měli za rok 2022 nejčastěji 8-11 trestných bodů. Tento fakt je zarážející, protože největší zastoupení všech bodovaných řidičů je v rozmezí 1-3 bodů. Aby došlo ke zmírnění porušování silničních pravidel, určitě by bylo vhodné zpřísnit závěrečné testy

v autoškolách, písemné ale i praktické. Nejčastějším prohřeškem mladých řidičů je příliš rychlá jízda, proto bych doporučil zavést zpřísnění pokut v případě nedodržení maximální povolené rychlosti u mladých řidičů. Aby se snížil počet těchto případů, tak od roku 2020 Asociace autoškol České republiky každoročně pořádá až 70 vzdělávacích kurzů pro mladé řidiče pod projektem Start Driving. Kromě informování řidičů o rizicích nebezpečné jízdy je hlavním cílem lépe řidiče připravit na zhoršené podmínky, jakými může být například prudký déšť, zvládnutí smyku nebo včasná reakce na dopravní situaci. Hlavním cílem tohoto projektu je snížit počet nehod zapříčiněných mladými řidiči.

V ČR dochází k častým silničním kontrolám, ale tento stav je stále nedostatečný. Každý rok probíhají akce Policie ČR, kdy se celorepublikově měří rychlost řidičů a jejich způsobilost k řízení, avšak jsou téměř vždy hlášeny dopředu. To má za následek, že řidiči jsou v daných dnech opatrnější a dodržují pravidla silničního provozu. Pokud by tyto akce probíhaly častěji a utajeně, byla by větší pravděpodobnost přistihnout více řidičů porušujících předpisy.

Další aspekt, který negativně ovlivňuje bezpečnost silničního provozu je, že řidič absolvuje závěrečné zkoušky v autoškole pouze 1x za život, pokud u něj nedošlo k odebrání řidičského oprávnění. Tyto případy se týkají řidičů všech věkových kategorií, protože mnoho lidí si sice udělá řidičské zkoušky, ale poté aktivně neřídí. Preventivním opatřením by mohlo být pravidelné přezkušování ve formě závěrečných testů z pravidel silničního provozu a zkušebních jízd s komisařem. Toto přezkušování by se mohlo provádět v horizontu 10 let do dovršení 60 let. Od 60 let věku by se přezkušování provádělo každé 3 roky.

Poslední doporučení se zaměřuje na infrastrukturu silnic. V ČR je často technický stav silnic až v dezolátním stavu, což může zapříčinit technickou závadu na vozidlech, v krajním případě i autonehodu. Zároveň je v některých úsecích silnic nedostatečné nebo špatně srozumitelné dopravní značení. Meziročně se silniční síť rozrůstá v průměru o pouhých 22 kilometrů, oproti tomu meziročně přibývá v průměru 191 939 vozidel. Ideální variantou by byla výstavba nových silničních úseků, aby nedocházelo k vysoké hustotě provozu a průběžná renovace nejvytíženějších úseků v ČR, dokud jsou ještě opravitelné a na úsecích se zvýšenou nehodovostí zajistit co nejlepší značení a ochranné prvky například v podobě svodidel. Pro eliminaci dopravních nehod by pomohlo vystavět nové silniční okruhy

v oblastech velkých měst, kde se za poslední roky navýšil počet obyvatel, avšak silniční síť zůstala stejná.

## 6. Závěr

Bakalářská práce hodnotí pomocí statistických metod dopad zavedení bodového systému v České republice na nehodovost v časové řadě. V práci se zkoumá období mezi lety 2002–2022. Rok 2022 je podrobně popsán z hlediska zastoupení řidičů dle obdržených bodů, porovnání bodovaných řidičů dle krajů, porovnání bodovaných řidičů dle pohlaví a také poměrové zastoupení mladých řidičů s trestnými body. Práce se zaměřila na konkrétní bodovaný přestupek, a to na řízení pod vlivem alkoholu. Data byla rozdělena na jednotlivé úseky a následně analyzována pomocí elementárních charakteristik časových řad, jakým je bazický index, první absolutní diference a koeficient růstu.

Proběhlo zhodnocení infrastruktury silniční sítě z hlediska rozsahu a stavu vozového parku se zaměřením na dvě nejpočetnější skupiny, tedy motocyklů a automobilů mezi lety 2002–2022. Zde se ukázalo, že počet registrovaných vozidel v ČR každým rokem značně narůstá, ale silniční síť se rozšiřuje velmi pomalu. Důsledkem toho faktu je vysoká hustota dopravy, která může být jednou z příčin dopravní nehody. Poslední větší organizační úpravou silniční sítě bylo převedení a částečná přestavba rychlostních komunikací na dálnice v roce 2016.

Dále se práce zabývá zastoupením bodovaných řidičů v porovnání se všemi řidiči v ČR v roce 2022. Zde se ukázalo, že pouze 6,63 % řidičů má na svém kontě určitý počet trestných bodů. Nejpočetnější skupinou jsou řidiči se 2 trestnými body. Tato kategorie tvoří více než třetinu všech bodovaných řidičů. Nejčastěji je probírána kategorie řidičů s dvanácti trestnými body, kterých bylo celkem 42 827, což tvoří 0,6 % všech registrovaných řidičů. Pro rok 2022 proběhlo ještě zhodnocení bodovaných řidičů dle krajů, poměrové zhodnocení bodovaných řidičů dle pohlaví a také zhodnocení bodovaných řidičů mladších 24 let.

V další části se práce zaměřuje na roční množství nehod mezi lety 2002–2022. Mezi těmito lety byl největší pokles v roce 2009, kdy se nejvíce projevila preventivní funkce bodového systému. Současně proběhla analýza četnosti zranění a úmrtí při dopravních nehodách.

V práci je hodnotové vyčíslení věcných škod způsobených dopravními nehodami za jednotlivé roky, kdy největší meziroční pokles byl v roce 2009 z důvodu velmi nízkého

počtu nehod. Dalším zkoumaným aspektem byl výskyt nehod zaviněných pod vlivem alkoholu, kde se ukázalo, že u téměř každé dvacáté nehody je na vině alkohol.

V poslední části se práce zabývá vývojem počtu bodovaných řidičů od zavedení bodového systému mezi lety 2006–2022. Zde se opět ukázalo, že největší zlom v bezpečnosti na silnicích přišel v roce 2009, protože počet bodovaných řidičů i nehod začal prudce klesat. V posledních letech tyto hodnoty mírně narůstají, což může být zapříčiněno nárůstem registrovaných vozidel a řidičů.

Všechny zkoumané ukazatele byly prokazatelně pozitivně ovlivněny zavedením bodového systému, kdy došlo k celkovému snížení dopravních nehod, a tím ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Ukazatelem zvýšení bezpečnosti je snížení počtu zraněných a usmrcených osob při dopravních nehodách od zavedení bodového systému. Největší efekt měl bodový systém po 3 letech od jeho zavedení. V posledních letech dochází k mírnému nárůstu nehod. Řidiči si nejspíše zvykli na fungování bodového systému a bez jeho zpřísnění se budou stále dopouštět porušování dopravních předpisů a recidivního jednání. I z těchto důvodů je nezbytné každoroční aktualizování bodového systému pro udržení maximální bezpečnosti na silnicích a dodržování dopravních předpisů.

## 7. Seznam použitých zdrojů

BERAN, Tomáš, 2006. *Nová pravidla silničního provozu: bodový systém a další změny silničního zákona*. 1. vyd. Brno: Computer Press. Rady a tipy pro řidiče (Computer Press). ISBN 80-251-0909-7.

BESIP [online], 2024. [cit. 2024-02-06]. Dostupné z: <https://besip.cz/>

BUŠTA, Pavel a Jan KNĚŽÍNEK, 2016. *Zákon o silničním provozu s komentářem*. 1. vyd. Praha: Tisk Sprint. ISBN 978-80-906024-1-0.

HÁJEK, Miroslav, 2008. *Jak nepřijít o řidičský průkaz: 12 bodů hrozí každému : tajemství a záludnosti 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. ISBN 978-80-247-2213-9.

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

CHMELÍK, Jan, 2009. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk. ISBN 978-80-7380-211-0.

*Jak zjistit svůj stav trestných bodů* [online], 2022. Praha: Ministerstvo dopravy ČR [cit. 2023-08-28]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/pomoc-obetem-tc-dopravni-nehoda.aspx>

LEITNER, Milan, Vladimír LUKÁŠEK a Zdeněk KOPECKÝ, 2006. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: a předpisy prováděcí a související s komentářem*. 3. vyd. Praha: Linde. ISBN 80-7201-616-4.

Ministerstvo dopravy ČR, 2024. In: *Ministerstvo dopravy ČR* [online]. [cit. 2024-03-03]. Dostupné z: <https://www.mdcrcz/>

*Nehody v ČR* [online], 2024. [cit. 2024-03-03]. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz/>

NOVOPACKÝ, Daniel, 2022. *Zákon o silničním provozu: komentář*. Praha: Wolters Kluwer. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7676-494-1.

NOVOTNÝ, Pavel, 2006. *Bodový systém a pravidla silničního provozu: úplné znění silničního zákona č. 361/2000 Sb. ve znění pozdějších předpisů : [aktualizováno k 1.8.2006]*.

Brno: Computer Press. Právní předpisy v platném znění (Computer Press). ISBN 80-722-6736-1.

*Pomoc obětem TC* [online], 2023. Praha: . [cit. 2023-08-28]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/pomoc-obetem-tc-dopravni-nehoda.aspx>

*Ročenka Ministerstva dopravy 2002 - 2022* [online], 2022. [cit. 2024-02-06]. Dostupné z: <https://www.sydos.cz/cs/rocenky.htm>

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

Start driving, 2023. In: *Deník.cz* [online]. [cit. 2024-03-03]. Dostupné z: [https://www.denik.cz/z\\_domova/start-driving-mladi-ridici-vzdelavaci-kurzy.html](https://www.denik.cz/z_domova/start-driving-mladi-ridici-vzdelavaci-kurzy.html)

*Statistická ročenka Policie České republiky 2007 - 2022* [online], 2022. [cit. 2024-02-06]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MTg%3d>

*Strategie BESIP 2021 - 2030* [online], 2020. Praha: Ministerstvo dopravy [cit. 2022-08-28]. Dostupné z: <https://besip.cz/Besip/media/Besip/data/web/Strategie-BESIP-2021-2030.pdf>

SVATOŠOVÁ, Libuše a Bohumil KÁBA, 2008. *Statistické metody II*. V Praze: Česká zemědělská univerzita, Provozně ekonomická fakulta. ISBN 978-80-213-1736-9.

ŠENOVSKÝ, Michail, Vilém ADAMEC a Zdeněk HANUŠKA, 2007. *Integrovaný záchranný systém*. 2. vyd. V Ostravě: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství. Spektrum (Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství). ISBN 978-80-7385-007-4.

*Výpis z bodového hodnocení řidiče* [online], 2023. Praha: Czech Point [cit. 2023-08-28]. Dostupné z: [https://www.czechpoint.cz/public/accord\\_posts/vypis-z-bodoveho-hodnoceni-ridice/](https://www.czechpoint.cz/public/accord_posts/vypis-z-bodoveho-hodnoceni-ridice/)

*Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů*, 2001. In: .

*Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)* [online], 2022. Praha: ?? [cit. 2023-08-27].



## **8. Seznam tabulek, grafů a příloh**

### **Seznam tabulek**

Tabulka 1 Přehled bodovaných přestupků – část 1 .....	20
Tabulka 2 Přehled bodovaných přestupků – část 2.....	21
Tabulka 3 Délka silniční sítě ČR (v km) .....	26
Tabulka 4 Vozový park ČR .....	28
Tabulka 5 Podíl osobních automobilů a motocyklů ve vozovém parku ČR (v %) .....	29
Tabulka 6 Vývoj počtu dopravních nehod.....	34
Tabulka 7 Vývoj věcných škod mezi lety 2002-2022 (v mil. Kč).....	37
Tabulka 8 Vývoj počtu nehod zaviněných alkoholem mezi lety 2002-2022 .....	38

### **Seznam grafů**

Graf 1 Zastoupení bodovaných řidičů (rok 2022) .....	30
Graf 2 Bodování řidiči dle pohlaví v krajích ČR (rok 2022).....	31
Graf 3 Bodování řidiči do 24 let (rok 2022) (v %) .....	33
Graf 4 Podíl zraněných osob z celkového počtu nehod v % .....	35
Graf 5 Podíl usmrcených osob z celkového počtu nehod v %.....	36
Graf 6 Celkový počet nehod v jednotlivých letech.....	40
Graf 7 Celkový počet bodovaných řidičů v jednotlivých letech .....	40
Graf 8 Zastoupení bodovaných řidičů dle jednotlivých let a počtu bodů .....	41

### **Seznam příloh**

Příloha 1 Zastoupení bodovaných řidičů (rok 2022) .....	50
Příloha 2 Bodování řidiči dle pohlaví v krajích ČR (rok 2022).....	51
Příloha 3 Bodování řidiči do 24 let (rok 2022).....	51
Příloha 4 Počet dopravních nehod, počet zraněných a usmrcených osob mezi lety 2002 - 2022 .....	52
Příloha 5 Počet bodovaných řidičů v jednotlivých kategoriích mezi lety 2006 - 2022 .....	53

## 9. Přílohy

**Příloha 1 Zastoupení bodovaných řidičů (rok 2022)**

	<b>Bodování řidiči</b>
<b>1 bod</b>	19242
<b>2 body</b>	166533
<b>3 body</b>	94534
<b>4 body</b>	37553
<b>5 bodů</b>	26877
<b>6 bodů</b>	11479
<b>7 bodů</b>	40000
<b>8 bodů</b>	5083
<b>9 bodů</b>	4405
<b>10 bodů</b>	4111
<b>11 bodů</b>	4066
<b>12 bodů</b>	42827
<b>Celkem</b>	<b>456710</b>

*Zdroj: Ministerstvo dopravy, Vlastní zpracování*

**Příloha 2 Bodování řidiči dle pohlaví v krajích ČR (rok 2022)**

	<b>Ženy</b>	<b>Muži</b>
<b>Hlavní město Praha</b>	7 395	28 647
<b>Středočeský</b>	11 487	39 036
<b>Jihočeský</b>	5 958	20 148
<b>Plzeňský</b>	5 290	17 081
<b>Karlovarský</b>	2 509	9 249
<b>Ústecký</b>	7 655	28 859
<b>Liberecký</b>	3 967	15 268
<b>Pardubický</b>	4 611	17 043
<b>Královéhradecký</b>	5 426	18 603
<b>Vysočina</b>	3 963	14 961
<b>Moravskoslezský</b>	13 467	47 804
<b>Olomoucký</b>	5 076	19 465
<b>Zlínský</b>	5 204	18 750
<b>Jihomoravský</b>	7 878	30 935
<b>Celkem</b>	<b>89 886</b>	<b>325 849</b>

*Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování*

**Příloha 3 Bodování řidiči do 24 let (rok 2022)**

	<b>1–3 body</b>	<b>4–7 bodů</b>	<b>8–11 bodů</b>	<b>Pozbytí řidičského oprávnění (12 bodů)</b>
<b>24 let a mladší</b>	18 990	10 857	1 930	1 789
<b>Celkem</b>	<b>255 680</b>	<b>102 761</b>	<b>16 291</b>	<b>41 003</b>

*Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování*

**Příloha 4 Počet dopravních nehod, počet zraněných a usmrcených osob mezi lety 2002 - 2022**

	<b>Celkem dopravních nehod</b>	<b>Počet zraněných osob</b>	<b>Počet usmrcených osob</b>
<b>2002</b>	190 718	25 154	1 431
<b>2003</b>	195 851	25 873	1 447
<b>2004</b>	196 484	25 134	1 382
<b>2005</b>	199 262	23 953	1 286
<b>2006</b>	187 965	21 052	1 063
<b>2007</b>	182 736	21 838	1 222
<b>2008</b>	160 376	21 405	1 076
<b>2009</b>	74 815	20 805	901
<b>2010</b>	75 522	18 874	802
<b>2011</b>	75 137	19 714	773
<b>2012</b>	81 404	19 762	742
<b>2013</b>	84 398	19 688	654
<b>2014</b>	85 859	20 366	688
<b>2015</b>	93 067	20 822	739
<b>2016</b>	98 864	20 775	611
<b>2017</b>	103 821	20 686	577
<b>2018</b>	104 764	21 233	656
<b>2019</b>	107 572	20 188	618
<b>2020</b>	94 794	17 901	518
<b>2021</b>	99 332	17 624	532
<b>2022</b>	98 460	19 205	528

*Zdroj: Policejní prezidium ČR, vlastní zpracování*

**Příloha 5 Počet bodovaných řidičů v jednotlivých kategoriích mezi lety 2006 - 2022**

<b>Rok</b>	<b>1-3 body</b>	<b>4-7 bodů</b>	<b>8-11 bodů</b>	<b>12 bodů</b>	<b>Celkem bodovaných řidičů</b>
<b>2006</b>	175553	18231	452	92	194328
<b>2007</b>	402572	121792	13975	5106	543445
<b>2008</b>	425656	147599	25592	14969	613816
<b>2009</b>	452530	163051	30206	24212	669999
<b>2010</b>	436210	162339	30836	30341	659726
<b>2011</b>	426463	158695	29978	34694	649830
<b>2012</b>	362566	150327	27968	36536	577397
<b>2013</b>	351857	142662	25575	37423	557517
<b>2014</b>	346777	140413	25030	38430	550650
<b>2015</b>	338396	137508	23866	39507	539277
<b>2016</b>	326373	131785	22325	39524	520007
<b>2017</b>	299949	122965	19938	39609	482461
<b>2018</b>	300845	120273	19346	39616	480080
<b>2019</b>	293291	121165	18580	39906	472942
<b>2020</b>	259217	107362	16727	40406	423712
<b>2021</b>	258412	107172	16431	41268	423283
<b>2022</b>	280309	115909	17665	42827	456710
<b>Průměr</b>	282004	115808	18115	40605	456531

*Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování*