

**Česká zemědělská univerzita v Praze**

**Provozně ekonomická fakulta**

**Katedra statistiky**



**Bakalářská práce**

**Bodový systém ČR a jeho vliv na bezpečnost silničního  
provozu**

**Kateřina Kindlová**

**© 2020 ČZU v Praze**

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Kateřina Kindlová

Ekonomika a management  
Provoz a ekonomika

Název práce

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

Název anglicky

**Penalty point system in Czech Republic and its influence on the traffic safety**

---

### Cíle práce

Cílem práce je zhodnotit dosavadní vývoj dopravní situace v ČR a na základě vybraných ukazatelů posoudit dopad zavedení bodového systému na bezpečnost silničního provozu. Výsledkem řešení bude formulace návrhů a doporučení, které by mohly vést ke zlepšení situace na komunikacích.

### Metodika

V práci bude provedena analýza s využitím metod z oblasti časových řad. Podkladové údaje budou získány z databáze Českého statistického úřadu, Ministerstva dopravy České republiky a Policie České republiky.

Harmonogram:

Studium odborné literatury a odborných textů: 03/2019-09/2019

Předložení konečné podoby literární rešerše: 10/2019

Výběr a zpracování dat: 08/2019-01/2020

Předložení konečné podoby bakalářské práce: 15.2. 2020

## Doporučený rozsah práce

30-50 stran

## Klíčová slova

silniční doprava, bodový systém, bezpečnost, nehodovost, časová řada

---

## Doporučené zdroje informací

BUŠTA, Pavel. Zákon o silničním provozu s komentářem: (ve znění 37 novel). Praha: Lenka Buštová – Venice Music Production, 2013. ISBN 978-80-904270-4-4.

HENDL, Jan. Přehled statistických metod : analýza a metaanalýza dat. Praha: Portál, 2015. ISBN 978-80-262-0981-2.

HINDLS, Richard, Ilja NOVÁK a Stanislava HRONOVÁ. Metody statistické analýzy pro ekonomy. Praha: Management Press, 2000. ISBN 80-7261-013-9.

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

MICHÁLEK, Rostislav. Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Praha: Wolters Kluwer, 2014. ISBN 978-80-7478-489-7.

Nová pravidla silničního provozu: komentáře novinek, bodový systém, přehled pokut, úplné znění zákona o silničním provozu. Olomouc: Rubico, 2006. ISBN 80-7346-064-5

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

ŠUCHA, Matúš. Agresivita na cestách. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2009. ISBN 978-80-244-2375-3.

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

---

## Předběžný termín obhajoby

2019/20 LS – PEF

## Vedoucí práce

doc. Ing. Marie Prášilová, CSc.

## Garantující pracoviště

Katedra statistiky

Elektronicky schváleno dne 11. 11. 2019

**prof. Ing. Libuše Svatošová, CSc.**

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 12. 11. 2019

**Ing. Martin Pelikán, Ph.D.**

Děkan

V Praze dne 24. 10. 2020

---

## **Čestné prohlášení**

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci "Bodový systém ČR 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 neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 29. 11. 2020

---

### **Poděkování**

Ráda bych touto cestou poděkovala, paní doc. Ing. Marii Prášilové, CSc., za užitečné rady a trpělivost při zpracování této bakalářské práce.

# **Bodový systém ČR a jeho vliv na bezpečnost silničního provozu**

## **Abstrakt**

Bakalářská práce se zabývá dosavadním vývojem dopravní situace v České republice a analýzou vývoje bodového systému od jeho zavedení. Práce má zhodnotit dopad zavedení bodového systému na bezpečnost silničního provozu. Ukazatele jsou podrobeny statistickým metodám z oblasti časových řad. Analytická část práce se zabývá dílčí analýzou vývoje počtu bodovaných řidičů, celkovým počtem obdržených bodů a celkovým počtem absolvovaných školení bezpečné jízdy. Data pro bakalářskou práci byla získána převážně ze statistických ročenek Ministerstva dopravy České republiky. V závěru práce je provedeno zhodnocení dosažených výsledků a jsou zpracovány návrhy na zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

**Klíčová slova:** Bezpečnost, bodový systém, časová řada, nehodovost, silniční doprava

# **Penalty point system in Czech Republic and its influence on the traffic safety**

## **Abstract**

The bachelor thesis deals with the current development of the traffic situation and the analysis of the development of the point system since its introduction in the Czech Republic. This work is to evaluate the impact of the introduction of a points system on road safety. The indicators are subjected to statistical methods in the field of time lines. The analytical part of the work deals with a partial analysis of the development of the number of scored drivers, the total number of points received and the total number of completed safe driving training. Data for the bachelor's thesis were obtained mainly from statistical yearbooks of the Ministry of Transport of the Czech Republic. At the end of the work is an evaluation of the achieved results and proposals are made to increase road safety.

**Keywords:** Safety, point system, time line, traffic accident, road traffic

# 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.....	11
2.2.1 Analýza časových řad .....	11
<b>3 Teoretická východiska .....</b>	<b>13</b>
3.1 Historie silniční dopravy .....	13
3.2 Bezpečnostní prvky v dopravě .....	14
3.2.1 Povinná výbava automobilů.....	14
3.2.2 Zásady bezpečné jízdy .....	15
3.2.3 Aktivní a pasivní bezpečnost vozidla.....	15
3.3 Systém bodového hodnocení.....	16
3.3.1 Základní princip fungování.....	16
3.3.2 Historie bodového systému.....	17
3.3.3 Historie bodového hodnocení .....	17
3.3.4 Položky bodového systému.....	18
3.3.5 Připravovaná změna bodového systému .....	20
3.3.6 Vybodování.....	20
3.3.7 Odečítání bodů .....	20
3.3.8 Registr řidičů.....	21
3.4 BESIP .....	22
3.4.1 Historie BESIP .....	22
3.4.2 Kampaně .....	23
<b>4 Vlastní práce .....</b>	<b>25</b>
4.1 Vývoj bodového konta řidičů .....	25
4.1.1 Meziroční vývoj počtu řidičů s 1 bodem .....	26
4.1.2 Meziroční vývoj počtu řidičů se 2 body.....	27
4.1.3 Meziroční vývoj počtu řidičů se 3 body.....	28
4.1.4 Meziroční vývoj počtu řidičů se 4 body.....	29
4.1.5 Meziroční vývoj počtu řidičů s 5 body .....	30
4.1.6 Meziroční vývoj počtu řidičů s 6 body .....	31
4.1.7 Meziroční vývoj počtu řidičů se 7 body.....	32
4.1.8 Meziroční vývoj počtu řidičů s 8 body .....	33
4.1.9 Meziroční vývoj počtu řidičů s 9 body .....	34
4.1.10 Meziroční vývoj počtu řidičů s 10 body .....	35



4.1.11	Meziroční vývoj počtu řidičů s 11 body .....	36
4.1.12	Meziroční vývoj počtu řidičů s 12 body .....	37
4.1.13	Meziroční vývoj celkového počtu bodovaných řidičů.....	38
4.2	Odečet 4 bodů .....	39
4.3	Odečet 3 bodů za absolvování školení .....	40
<b>5</b>	<b>Výsledky a diskuse .....</b>	<b>42</b>
<b>6</b>	<b>Návrhy a doporučení .....</b>	<b>46</b>
<b>7</b>	<b>Závěr.....</b>	<b>47</b>
	<b>Seznam použitých zdrojů .....</b>	<b>49</b>
	<b>Přílohy.....</b>	<b>52</b>

## Seznam tabulek

Tabulka 1:	Bodové hodnocení .....	19
Tabulka 2:	Vývoj počtu řidičů s 1 bodem na kontě v letech 2007 - 2019 .....	26
Tabulka 3:	Vývoj počtu řidičů s 2 body na kontě v letech 2007 - 2019 .....	27
Tabulka 4:	Vývoj počtu řidičů s 3 body na kontě v letech 2007 - 2019 .....	28
Tabulka 5:	Vývoj počtu řidičů se 4 body na kontě v letech 2007 - 2019 .....	29
Tabulka 6:	Vývoj počtu řidičů s 5 body na kontě v letech 2007 - 2019 .....	30
Tabulka 7:	Vývoj počtu řidičů s 6 body na kontě v letech 2007 - 2019 .....	31
Tabulka 8:	Vývoj počtu řidičů se 7 body na kontě v letech 2007 - 2019 .....	32
Tabulka 9:	Vývoj počtu řidičů s 8 body na kontě v letech 2007 - 2019 .....	33
Tabulka 10:	Vývoj počtu řidičů s 9 body na kontě v letech 2007 - 2019 .....	34
Tabulka 11:	Vývoj počtu řidičů s 10 body na kontě v letech 2007 - 2019 .....	35
Tabulka 12:	Vývoj počtu řidičů s 11 body na kontě v letech 2007 - 2019 .....	36
Tabulka 13:	Vývoj počtu řidičů s 12 body na kontě v letech 2007 - 2019 .....	37
Tabulka 14:	Celkový počet bodovaných řidičů .....	38
Tabulka 15:	Celkový počet podaných žádosti na odečet 3 bodů .....	41

## Seznam grafů

Graf 1:	Celkový počet registrovaných osobních automobilů v ČR .....	14
Graf 2:	Meziroční vývoj bodovaných řidičů.....	25
Graf 3:	Odečet 4 bodů za rok bezúhonnosti .....	39
Graf 4:	Zájem řidičů o školení dle bodového konta .....	40

## Úvod

S dopravou se setkáváme každý den. Její součástí jsme neustále, buď jako chodci, řidiči nebo pasažéři. Daná problematika se proto týká každého z nás, a měli bychom s ní být dostatečně seznámeni. Nespočet řidičů denně usedává za volant svého automobilu. Často si neuvědomují, že svým chováním mohou ovlivnit životy jiných lidí. Účastníkem dopravní nehody se může stát kdokoliv a kdykoliv. V České republice silniční doprava každoročně roste, a tím se zvyšuje i odpovědnost jednotlivců za jejich chování v silničním provozu.

S postupně narůstajícím počtem automobilů se začala navyšovat i nehodovost. Výrobci automobilů se proto stále snaží vyvíjet nové technologie, které by zajišťovaly vyšší míru bezpečnosti. Nicméně za drtivou většinu dopravních nehod nese vinu lidský faktor. Rostoucí trend nehodovosti si žádal zavést určitá sankční opatření, která by mohla zvrátit tento nárůst. V roce 2006 byl proto zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, zaveden bodový systém.

Tento systém je nástroj, který působí právě na lidský faktor. Řidičům, kteří nedodrží stanovená silniční pravidla, se může udělit napomenutí, pokuta, sankční počet bodů, anebo kombinace těchto trestů, případně se ve správním řízení může udělit zákaz řízení. Při dosažení maximální hranice dvanácti bodů je řidiči odebrán řidičský průkaz. Systém má vedle represivní funkce i funkci preventivní. Roční bezúhonnost je odměňována v podobě odečtu bodů z bodového konta.

# 1 Cíl práce a metodika

## 1.1 Cíl práce

Cílem bakalářské práce bude zhodnotit, zda má zavedení a novelizace bodového systému vliv na bezpečnost v silničním provozu. Práce se bude zabývat hodnocením vývoje bodového systému od jeho počátků po současnost. V analýze bude sledován meziroční vývoj počtu řidičů s určitým počtem sankčních bodů. Sledované hodnoty budou hodnoceny pomocí ukazatelů míry dynamiky. Na závěr budou uvedeny návrhy řešení a formulace nedostatků, které by mohly mít vliv na budoucí vývoj bezpečnosti v dopravě.

## 1.2 Metodika

Teoretická část bakalářské práce byla vypracována na základě získaných informací z odborné literatury, zákonů a internetových zdrojů. Potřebná data pro analytickou část byla získána převážně ze statistických ročenek Ministerstva dopravy České republiky, z veřejně dostupných databází Českého statistického úřadu a z dat Policie České republiky. Získaná data jsou podrobena statistickým metodám z oblasti časových řad.

### 1.2.1 Analýza časových řad

Časovou řadou se rozumí posloupnost věcně a prostorově srovnatelných dat (pozorování), která jsou jednoznačně uspořádána z hlediska času ve směru minulost – přítomnost. Analýza časových řad je soubor metod, které slouží k popisu řad a případně k předvídání jejich budoucího chování.<sup>1</sup>

### Elementární charakteristiky časových řad

Pomocí elementární charakteristiky časových řad je možné přehledně vyobrazit vývoj sledovaných hodnot v dané časové řadě. V bakalářské práci jsou využity tyto charakteristiky:

---

<sup>1</sup> HINDLS, Richard. *Statistika pro ekonomy*. 8. vyd. Praha: Professional Publishing, 2007. ISBN 978-80-86946-43-6.

### **První absolutní diference**

První absolutní diference vyjadřuje přírůstek nebo úbytek zkoumaného ukazatele v období oproti období předcházejícímu.

$$\Delta d_t = y_t - y_{t-1} \quad (1)$$

### **Průměrný absolutní přírůstek**

Průměrný absolutní přírůstek udává, o kolik se zvýšila nebo klesla hodnota ukazatele za určité období.

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

### **Koeficient růstu**

Koeficient růstu udává rychlost změn hodnot v čase. Když je vyjádřen v procentech jedná se o tempo růstu.

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

### **Průměrný koeficient růstu**

Průměrný koeficient růstu je geometrický průměr jednotlivých koeficientů.

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

### **Bazický index**

Bazický index vyjadřuje přírůstky nebo úbytky v porovnání se stejnou počáteční hodnotou.

$$k_t = \frac{y_t}{y_1} \quad (5)$$

## 2 Teoretická východiska

### 2.1 Historie silniční dopravy

Stávající silniční dopravě předcházelo mnoho let změn a inovací. Historie silniční dopravy započala vynálezem kola, který ovlivnil budoucí výstavbu silnic. V 18. století byl vydán Dvorní deskript, který definoval zemskou silnici jako úplné, snadné a spolehlivé spojení od místa k místu. Silnice nesmí být povrchní, ale účelná a stálá a povrch musí být dostatečně pevný.<sup>2</sup> Dle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích je pozemní komunikace definována jako dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti. Silnice je v tomto zákoně stanovena jako veřejně dostupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Je tvořena silniční sítí.<sup>3</sup> Z uvedení obou definic vyplývá, že účelnost a význam silnice se nezměnily. K první výstavbě silniční sítě v Čechách došlo v druhé polovině 18. století.

K počátkům rozvoje automobilismu je zařazováno zkonstruování spalovacího motoru Gotthemem Daimlerem v roce 1884. Avšak největší boom automobilismu nastal v 20. století. S rozvojem a růstem automobilismu se z přepychového prostředku stala věc každodenního užívání. V roce 1990 bylo evidováno v České republice 2 411 297 osobních automobilů.<sup>4</sup> Pro srovnání lze vidět v grafu č. 1 dle přílohy č. 2, že v roce 2019 bylo registrováno 5 989 538 osobních aut. Automobil umožnil lidem rychleji a také svobodněji cestovat. Častější využívání vozidel v silniční dopravě si žádalo také zavedení dostatečné právní úpravy. Museli se zavést technické a bezpečnostní parametry, které vozidla musela splňovat.<sup>5</sup>

---

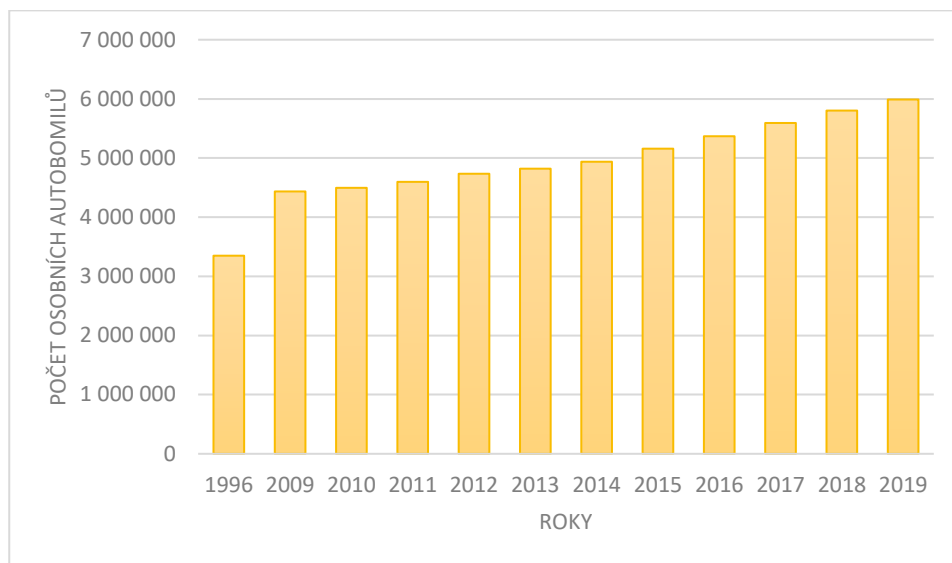
<sup>2</sup> PAVLÍČEK, Kamil a Jindřich KOMÁREK. *Historie a vývoj silničních dopravních přestupků v právní úpravě před vznikem Československé republiky a po jejím vzniku až do počátku České republiky*. Praha: Prime Safety, 2015. ISBN 978-80-903906-5-2.

<sup>3</sup> BUŠTA, Pavel, KNĚŽÍNEK, Jan: *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem*. Praha: 2016. ISBN 978-80-906024-1-0.

<sup>4</sup> KRAJČOVIČ, M. a kol.: *Dopravní stavby I. Pozemní komunikace*. CERM Brno, 1998

<sup>5</sup> ŠTEMBERK, Jan. *Automobilista v zajetí reality: vývoj pravidel silničního provozu v českých zemích v první polovině 20. století*. Praha: Karolinum, 2008. ISBN 978-80-246-1461-8.

Graf 1: Celkový počet registrovaných osobních automobilů v ČR



Zdroj: Svaz Dovozců Automobilů, vlastní zpracování

## 2.2 Bezpečnostní prvky v dopravě

### 2.2.1 Povinná výbava automobilů

Mnoho situací na silnicích nelze ovlivnit, a ne vždy je dostačující dodržovat pravidla silničního provozu. Kdekoliv a kdokoliv se může ocitnout v situaci ohrožující na životě. V rámci bezpečnosti jsou v zákoně zakotveny náležitosti povinné výbavy ve vozidle. Dne 01.10.2018 došlo ke změně složení povinné výbavy automobilu. Povinnými položkami dle vyhlášky 341/2014 Sb., platné do 01.10.2018 byly: autolékárnička, reflexní vesta, výstražný trojúhelník, náhradní žárovky, náhradní pojistky, zvedák, klíč na kola a náhradní kolo. Dne 01.10.2018 vyšla v platnost vyhláška č. 206/2018 Sb., která bere na vědomí technické pokroky automobilů. Z původní povinné výbavy vynechává náhradní žárovky a náhradní pojistky. V 21. století má již většina aut xenonové nebo diodové světlomety, tudíž by si řidič sám již žárovku ani nevyměnil.<sup>6</sup>

Vyhláška č. 206/2018 Sb. také nově stanovuje podmínky, které umožňují absenci rezervního kola, zvedáku a klíče na kola. Jednou z variant je mít vůz vybaven pneumatikami,

<sup>6</sup> PETROVÁ, Kateřina. *Změny v povinné výbavě a v autolékárničce* [online]. 12.10.2018 [cit. 2020-08-06]. Dostupné z: <https://www.tzb-info.cz/bozp/18041-zmeny-v-povinne-vybave-a-v-autolekarnice>

kteřé umožňují nouzové dojetí po defektu. Další možností je mít sjednanou asistenční službu, která přijede poškozenou pneumatiku vyměnit. Poslední možností je mít automobil vybaven sadou pro bezmontážní nouzovou opravu defektu.<sup>7</sup>

### 2.2.2 Zásady bezpečné jízdy

Po úspěšném absolvování autoškoly a obdržení řidičského oprávnění se řidič musí plynule zařadit do provozu mezi ostatní a zkušenější řidiče. Pro začínajícího řidiče je silniční provoz plný nových vjemů, které se musí naučit zpracovávat a vyhodnocovat. Mnoho z nich řidič nemůže nijak ovlivnit a z tohoto důvodu je důležité, aby jim řidič přizpůsobil svoji jízdu. Mezi tyto vlivy patří chování ostatních účastníků provozu, hustota silničního provozu, povaha a stav vozovky, průběh silnice, viditelnost, povětrnostní podmínky. K nehodovosti, ale přispívá i nevhodné chování, které je schopen on sám ovlivnit. Řidič by měl brát zřetel na své řidičské schopnosti, na charakter své osobnosti, na svoji fyzickou i psychickou kondici, na svůj zdravotní stav a na časový nátlak.<sup>8</sup>

Defenzivní jízda je pro řidiče nejvhodnější způsob jízdy v dopravním provozu. Defenzivní jízdou se myslí splynutí s provozem, při kterém se respektují technické parametry vozidla a možnosti manévrování s ním. Udržováním vhodné jízdy se přispívá k plynulosti provozu, tzn. udržováním rychlosti, ohleduplným a neomezujícím předjížděním, dodržováním dostatečné vzdálenosti a čitelnou jízdou.<sup>9</sup>

### 2.2.3 Aktivní a pasivní bezpečnost vozidla

Aktivní bezpečnostní prvky jsou ty, které mohou být řidičem zkontrolovány, a tudíž tak může být zabezpečen vůz před nehodou. Aktivní prvky zahrnují dobrý výhled z vozidla a pohodlí řidiče při řízení, tyto jsou základem pro komfort jízdy. Dále k nim náleží i

---

<sup>7</sup> AUTOHOTÁREK. *POVINNÁ VÝBAVA PODLE NEJNOVĚJŠÍ VYHLÁŠKY 206/2018 SB.* [online]. 2018 [cit. 2020-08-26]. Dostupné z: <https://www.autohotarek.cz/povinna-vybava-podle-nejnovejsi-vyhlasky-206-2018-sb>

<sup>8</sup> ČUMPELÍK, Jiří. *Bezpečná a defenzivní jízda.* Praha: ČESMAD BOHEMIA, 2008. ISBN 978-80-904249-0-6.

<sup>9</sup> ŠUCHA, Matuš. *Agresivita na cestách.* Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2009. ISBN 978-80-244-2375-3

technické parametry vozidla jako je výkon motoru, brzdné schopnosti vozidla, manévrovatelnost, soustava pružin a tlumičů, osvětlení vozidla a vhodné pneumatiky.

Pasivní bezpečnostní prvky vozidla chrání řidiče a pasažéry před následky nehody. Bezpečnostní pásy snižují riziko možných tělesných zranění. Airbagy neboli nafukovací vaky zpomalují setrvačnost pohybu cestujících při nárazu do překážky, případně tlumí jejich náraz. Airbagy správně fungují při využití bezpečnostních pásů. Další důležitou součástí bezpečnosti vně vozidla jsou volně položené předměty. Volně položené předměty jsou pro cestující nebezpečné, a proto je důležité mít je dobře připevněné. Posledním prvkem pasivní bezpečnosti je samotná konstrukce karoserie a její odstupňovaná tuhost. Přední a zadní část vozu jsou konstruovány tak, aby zachytily část nárazu. Prostor pro řidiče a cestující je naopak nejtuzší, aby se v případě nehody zdeformoval, co nejméně.<sup>10</sup>

## 2.3 Systém bodového hodnocení

### 2.3.1 Základní princip fungování

Bodový systém je zakořeněný v § 123 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. Systém slouží k potrestání řidičů, kteří nedodržují pravidla silničního provozu. Jedná se o sankční nástroj správního orgánu, který sleduje opakované páchaní přestupků proti zákonu. Trestné body jsou řidičům udělovány bez rozdílu věku, zkušenosti nebo motorového vozidla.<sup>11</sup> Tento systém pracuje buď na principu přičítání nebo odčítání. Česká republika jako většina států využívá přičítací variantu bodování. Na přičítací sankční systém přistoupila v roce 2006 novelou zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, a byla jedním z posledních evropských států, které tento systém zavedli. Naopak prvním státem, který začal používat přičítací bodový systém je Německo. Začalo jej využívat již v roce 1974.

Z psychologického hlediska se jedná o optimální nástroj, který slučuje represí s prevencí. Ještě před jeho zavedením u nás, měl v jiných zemích kladné výsledky.

---

<sup>10</sup> SIMOPT. *Zásady bezpečné jízdy*. [online]. 2014–2019 [cit. 2020-08-30]. Dostupné z: <https://www.bezpecnecesty.cz/cz/autoskola/teoreticke-znalosti/zasady-bezpecne-jizdy>

<sup>11</sup> SCHRÖTER, Zdeněk. *Nová pravidla a bodový systém*. Praha: Grada Publishing, 2006. ISBN 80-247-1642-9.



Psychologická účinnost systému se zvyšuje, pokud se opakovaně a důsledně dodržují dopravně bezpečnostní kontroly, dále se zvyšuje přesným a jasně určeným ohodnocením přestupku a také motivuje při roční absenci dopravního provinění odečtením bodů.<sup>12</sup>

### 2.3.2 Historie bodového systému

Předchůdce bodového systému lze nalézt již okolo let 1951–1956, a to konkrétně ve vyhlášce ministerstva dopravy č. 328/1951 Ú.I.I. s účinností od 01.11.1951 do 30.06.1953 a ve vyhlášce ministerstva národní bezpečnosti č. 196/1952 Ú.I. s účinností od 01.07.1953 – 31.08.1956. První podobnost s nynějším bodovým systémem, kterou je možné najít v těchto vyhláškách, je takzvaná vložka k řidičskému průkazu. K řidičskému průkazu řidiče byla nerozlučně vázána vložka s deseti útržky. Bez ní byl řidičský průkaz neplatný. Jednotlivé útržky byly řidiči postupně odejmuty stanovenými orgány, pokud se dopustil vážného nebo opakovaného přestupku v silničním provozu. Příslušný orgán při odtržení útržku zapsal v jeho kmenové části datum a označení přestupku.<sup>13</sup>

### 2.3.3 Historie bodového hodnocení

Původní bodový systém byl zakořeněn zákonem č. 411/2005 Sb., kterým se měnil zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony. V tomto původním znění se udělovalo sankční bodové hodnocení na škále od 1 bodu do 12 bodů. Jedinou možností odečtu již získaných bodů bylo se po dobu 12 měsíců nedopustit žádného přestupku nebo jiného trestného jednání zařazeného do bodového hodnocení.<sup>14</sup>

---

<sup>12</sup> HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Praha: Portál, 2005. ISBN 9788071785422.

<sup>13</sup> CENTRUM SLUŽEB PRO SILNIČNÍ DOPRAVU. *Bodový systém v Evropě a v České republice* [online]. 2014 [cit. 2020-09-13]. Dostupné z: <https://www.cpsd.cz/212-bodovy-system-v-evrope-a-v-ceske-republice>

<sup>14</sup> ČESKO. Zákon č. 411/2005 Sb. ze dne 21. září 2005 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: *Sbírka zákonů České republiky, změna 106*. Dostupný také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2005-411>

Dne 6. prosince 2007 byl přijat zákon č. 374/2007 Sb. kterým se měnil zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Díky tomuto pozměňovacímu zákonu přibyla řidičům možnost výmazu 3 trestných bodů ze svého stávajícího bodového konta účastí na školení bezpečnosti jízdy při splnění stanovených podmínek.<sup>15</sup>

Bodový systém, který je platný do dnes byl zakotven zákonem č. 133/2011 Sb. ze dne 3. května 2011, kterým se měnil zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů. Účinnosti nabyl dne 1. srpna 2011.<sup>16</sup>

#### 2.3.4 Položky bodového systému

V tabulce č. 1 jsou uvedeny bodové hodnoty za dané přestupky, seřazené podle závažnosti. Nejvyšší počet trestných bodů je přidělen za vážně těžké a závažné provinění, jak proti pravidlům silničního provozu, tak proti lidskosti. Jedná se o 7 trestných bodů. Pět trestnými body jsou ohodnoceny lehčí, avšak stále závažné přestupky. Dále jsou v tabulce přestupky v hodnotách 4, 3 a 2 body, které nejsou natolik závažné, ale stále se jedná o přestupky ohrožující na životě.

---

<sup>15</sup> ČESKO. Zákon č. 374/2007 Sb. ze dne 6. prosince 2007 o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, In: Sbíрка zákonů České republiky, změna 12 "HLAVA DRUHÁ". Dostupný také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2007-374>

<sup>16</sup> ČESKO. Zákon č. 133/2011 Sb. ze dne 3. května 2011 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), In: Sbíрка zákonů České republiky, změna 45. Dostupný také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2011-133>

Tabulka 1: Bodové hodnocení

<b>Přestupek</b>	<b>Body</b>
Řízení pod vlivem alkoholu	7
Řízení ve stavu vylučujícím způsobilost	
Odmítnutí testu na alkohol a návykové látky	
Řízení po zadržení řidičského průkazu na místě	
Nedovolené předjíždění	
Nedovolená jízda přes železniční přejezd	
Couvání, otáčení nebo jízda v protisměru na dálnici	
Nehoda s usmrcením nebo těžkou újmou na zdraví	
Nezastavení po nehodě	
Ujetí od dopravní nehody	
Neposkytnutí první pomoci	
Technicky nezpůsobilé vozidlo	5
Vysoké překročení rychlosti	
Nezastavení na červenou nebo STOP	
Ohrožení při přejíždění z pruhu do pruhu	
Ohrožení chodce mimo silnici	
Úmyslné nezastavení na pokyn STOP	
Řízení bez řidičského oprávnění	4
Ohrožení chodce na přechodu	
Nedání přednosti v jízdě	
Nepoužití autosedačky pro dítě	
Nedodržení bezpečnostních přestávek	
Maření výkonu úředního rozhodnutí	
Nedodržení stanovené doby řízení	
Řízení bez profesního průkazu	3
Vyšší překročení rychlosti	
Nezastavení před přechodem	
Jízda bez bezpečnostních pásů	
Řízení s telefonem v ruce	2
Střední překročení rychlosti	
Neoznačení překážky způsobené řidičem	

Zdroj: Zákon č. 361/2000 Sb. o silničním provozu, vlastní zpracování

Mimo již zmíněné bodové hodnocení přestupků jsou také udělovány pokuty. Pokuta může být udělena samostatně nebo v kombinaci s body. Výše sankce se odvíjí od závažnosti přestupku. Řidičovi může být udělena na místě nebo ve správním řízení.<sup>17</sup>

<sup>17</sup> 12bodů.cz. *Bodový systém-tabulka pokut 2020* [online], 2011-2020 [cit. 2020-09-25]. Dostupné z: <https://www.12bodů.cz/bodove-prestupky.php>

### 2.3.5 Připravovaná změna bodového systému

Ministerstvo dopravy předložilo dne 1. září 2020 Vládní návrh zákona, kterým by se měnil zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů. Novela bodového systému by měla tento systém zjednodušit, zavedením pouze 3 sazeb bodovaných přestupků. Zároveň by měla zvýšit bezpečnost silničního provozu. Některé z navrhovaných změn bodového systému jsou uvedeny v přílohách č. 4, 5, 6 a 7. Chystanou změnou, která by cíle mohla dosáhnout je tzv. řidičák na zkoušku. Princip tohoto modelu spočívá v tom, že se začínajícímu řidiči po dobu dvou let přidělí pouze poloviční hranice maximálně nasbíraných bodů. Z toho vyplývá, že se začínající řidič bude moci dopustit přestupků pouze do 6 bodů. Po dosažení této hranice mu může být řidičský průkaz odebrán. Další připravovanou změnou jsou čtyři pásma pokut. Tyto pásma by byla zavedena, aby minimalizovala možnost korupce. Poslední připravovanou změnou je zjednodušení ověřování stavu bodového konta.<sup>18</sup>

### 2.3.6 Vybodování

Maximální hranice obdržených trestných bodů v České republice je 12. Po dosažení 12 trestných bodů je řidič vyzván k odevzdání řidičského průkazu na jeden rok. Po uplynutí 12 měsíců od pozbytí řidičského oprávnění si může řidič zažádat v autoškole o přezkoušení z odborné způsobilosti. Přezkoušení se skládá z teoretického testu z pravidel silničního provozu a z praktické jízdy. Mimo uvedené musí žadatel ještě složit dopravně psychologické vyšetření. Po úspěšném složení všech požadovaných úkonů může jít žadatel na místně příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností, kde zažádá o vrácení řidičského oprávnění.

### 2.3.7 Odečítání bodů

Řidiči, který se dle § 123e zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, za každých 12 po sobě jdoucích měsíců bez uložení bodovaného přestupku, se odečtou 4 body z celkového

---

<sup>18</sup> MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Systémové změny* [online]., 2020 [cit. 2020-10-20]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/bodovysystem/systemove-zmeny>

počtu dosažených bodů. Řidič, který má zájem o snížení svého bodového stavu má možnost podstoupit školení bezpečné jízdy v akreditovaném středisku. V České republice se nachází 7 akreditovaných středisek, kde se lze účastnit školení bezpečné jízdy. Akreditovaná střediska se nacházejí v Jihlavě, Mostě, Ostravě, Sosnové, Příbrami a Brně.<sup>19</sup>

Školení může absolvovat řidič, pokud nemá více jak 10 bodů za porušení právních předpisů, přičemž žádný z nich nesmí mít hodnotu 6 a více bodů. Po úspěšném absolvování školení jsou řidiči, po podání žádosti na příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností, odečteny 3 body.<sup>20</sup> Toto školení musí splňovat náležitosti stanovené vyhláškou Ministerstva dopravy ČR č. 156/2008 Sb. ze dne 28. dubna 2008. Dle § 19 vyhlášky č. 156/2008 Sb. se školení skládá z teoretické a praktické části, které musejí dohromady trvat 7 hodin. Teoretická část má pevně danou dobu výuky, a to 180 minut. Praktický výcvik je stanoven na dobu 210 minut a zbývajících 30 minut je určeno k závěrečnému vyhodnocení.<sup>21</sup>

### 2.3.8 Registr řidičů

Centrální registr řidičů je informační systém veřejné správy České republiky, který spravuje Ministerstvo dopravy. Eviduje údaje o řidičích, které jsou shromažďovány z jednotlivých registrů řidičů. Registry řidičů jsou spravovány obecními úřady obcí s rozšířenou působností. Obsahují osobní údaje o řidičích uvedené v průkazech, včetně fotografie, evidenci spáchaných přestupků, záznamů o dosaženém počtu sankčních bodů a záznamů o odečtech bodů, evidenci ztracených, odcizených, poškozených a zničených průkazů, údaje o pozbytí řidičského oprávnění, údaje o exekučních příkazech v exekucích, záznamy o provedených dopravně psychologických vyšetřeních a mnoho dalších.

---

<sup>19</sup> 12bodů.cz. *Odpočet 3 bodů za absolvování Školení bezpečné jízdy* [online]. 2020 [cit. 2020-10-01]. Dostupné z: <https://www.12bodů.cz/skoleni-bezpecne-jizdy.html>

<sup>20</sup> ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).

<sup>21</sup> ČESKO. Vyhláška č. 156 ze dne 28. dubna 2008 o zdokonalování odborné způsobilosti řidičů a o změně vyhlášky č. 167/2002 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění zákona č. 478/2001 Sb.

Oprávněná osoba může požádat o výpis z bodového konta na pobočce pošty u specializované přepážky se službou Czech POINT. Výpis z registru řidičů je řidiči vydán na základě ověření totožnosti.

## 2.4 BESIP

BESIP je akronymem pro bezpečnost silničního provozu. Jedná se o samostatné oddělení Ministerstva dopravy ČR, které koordinuje preventivní aktivitu v oblasti bezpečnosti na pozemních komunikacích. Dále je expertním orgánem v oblasti vlivu na lidský faktor. Působí na občany preventivní činností na národní úrovni. Pořádá informačně preventivní kampaně, semináře a besedy pro veřejnost. Věnuje se dopravní výchově dětí. Rozšiřuje informace o správných postupech v oblasti dopravy. Spravuje dopravní hřiště. Je autorem veškeré literatury týkající se dopravní výchovy dětí předškolního věku a žáků základních škol. Také je garantem v rámci Národní bezpečnostní strategie, která si stanovila za cíl snížit počet usmrcených osob v silničním provozu do roku 2020 na průměrnou úroveň Evropské unie. Dalším cílem strategie je snížit počet těžce zraněných osob o 40 % oproti roku 2009.<sup>22</sup>

Oddělení BESIP úzce spolupracuje s ostatními orgány státní správy. Také se aktivně zapojuje do mezinárodní spolupráce. BESIP je členem Mezinárodní organizace prevence dopravních nehod La Prevention Routiere Internationale (PRI). A mimo jiné také spolupracuje se Světovou zdravotnickou organizací (WHO).

### 2.4.1 Historie BESIP

S narůstajícím automobilovým provozem se začal zvyšovat počet i závažnost dopravních nehod. V roce 1963 proto byla vytvořena „Meziministerská koordinační komise pro bezpečnost silničního provozu“. Jejím cílem bylo dosáhnout, co nejvyššího zlepšení v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Následně v roce 1967 vznikl i její výkonný orgán BESIP. V té době komise nebyla součástí Ministerstva dopravy ČSSR, ale byla součástí

---

<sup>22</sup> BESIP. *O nás*. [online]. 2020 [cit. 2020-07-28]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/O-Besip/BESIP-o-nas>

jeho příspěvkové organizace „Projekčně konstrukční vývojové pracoviště silniční a městské dopravy“. Následně byl transformován na „Ústav silniční a městské dopravy“. Po federalizaci Československa byl BESIP přesunut pod působnost Ministerstva vnitra do odboru tisku a PR, později do odboru správních činností. V návaznosti na zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích byla správní činnost BESIP přesunuta pod působnost Ministerstva dopravy.<sup>23</sup>

#### 2.4.2 Kampaně

BESIP spravuje více než 150 dopravních hřišť po celé České republice. Vede děti již od předškolního věku k dopravnímu vzdělání. Rozšiřuje povědomí o bezpečnosti v silniční dopravě pomocí tisku, médií i internetu. Vyrábí mnoho předmětů poukazujících na dodržování silničních pravidel. Pořádá nespočet akcí pro veřejnost, jejíž součástí jsou soutěže pro děti i dospělé, simulátory nárazu, dopravně výchovný program a mnoho dalšího.

BESIP také vytváří a podporuje mnoho kampaní, aby upozornil veřejnost na nesprávné chování za volantem. V roce 2008 byla v médiích spuštěna preventivní kampaň směřována na širší cílovou skupinu řidičů. Tato kampaň nesla název totožný se sloganem Nemyslíš – Zaplatíš! Myšlenka kampaně byla postavena na principu zločin a trest. V případě nedodržování pravidel musí být také očekávány následky. Spoty působili na city pozorovatelů, vzbuzovali hluboké emoce, nutili se zamyslet nad danou tématikou. V roce 2009 vyhrála 1. místo za nejefektivnější reklamu. Hned v prvním roce od spuštění byly viditelné výsledky.<sup>24</sup>

---

<sup>23</sup> BESIP. *Historie BESIP*. [online]. 2020 [cit. 2020-08-07]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/O-Besip/Historie-BESIP>

<sup>24</sup> effie awards Czech republic. *Nemyslíš, zaplatíš* [online]., 2009 [cit. 2020-10-26]. Dostupné z: <https://effie.cz/vysledky-effie/rocnik-2009/nemyslis-zaplatis/>

Aktuálně jsou spuštěny dvě preventivní kampaně. Jedna z nich se nazývá Agresivita zabíjí. Tato kampaň upozorňuje na agresivní chování řidičů na silnicích a ukazuje, co takové chování může způsobit.<sup>25</sup> Druhá se nazývá Nenech se ovlivnit. Zaměřuje se na prevenci řízení pod vlivem alkoholu a drog. Cílí na nejmladší skupinu řidičů, a to na řidiče do 25 let. Cílem tohoto projektu je odradit mladé lidi od řízení automobilu pod vlivem a zároveň motivovat mladistvé k uvědomění si následků takového jednání.<sup>26</sup>

---

<sup>25</sup> BESIP. *Agresivita zabíjí*. [online]. 2020 [cit. 2020-10-26]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/Akce-a-kampane/Kampane/Agresivita-zabiji>

<sup>26</sup> BESIP. *Nenech se ovlivnit*. [online]. 2020 [cit. 2020-10-26]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/Akce-a-kampane/Kampane/NENECH-SE-OVLIVNIT>



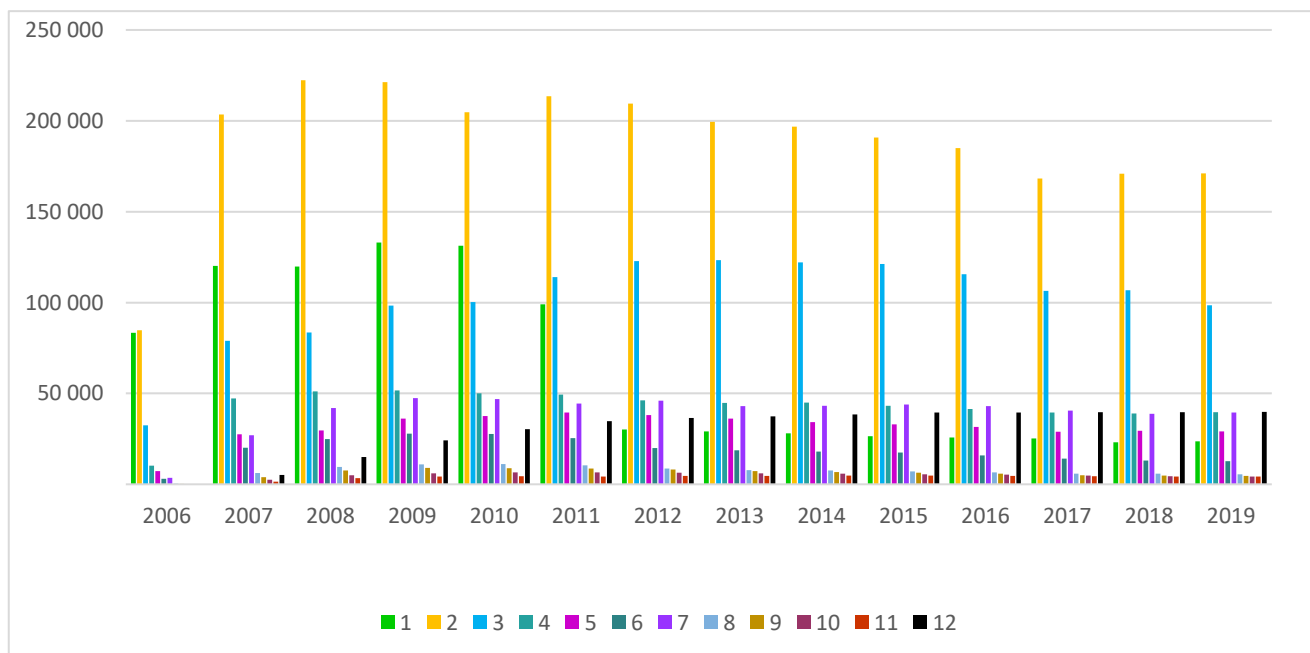
### 3 Vlastní práce

Analytická část této bakalářské práce se věnuje zhodnocení vlivu bodového systému na bezpečnost silničního provozu v České republice. K výpočtům je využita statistická analýza dat s pomocí MS Excel. Konkrétní výpočty se zabývají dílčí analýzou vývoje počtu bodovaných řidičů, celkovým počtem obdržených bodů, celkovým počtem absolvovaných školení bezpečné jízdy za období od zavedení bodového systému 2006 do roku 2019. Konkrétně je využita elementární charakteristika časových řad. Použitá data jsou získána ze statistických ročenek vydávaných Ministerstvem dopravy.

#### 3.1 Vývoj bodového konta řidičů

Bodový systém v České republice nabyl účinnosti 1. července 2006. Graf č. 2 znázorňuje stavy bodových kont řidičů od účinnosti zákona po poslední dostupná data, tj. do roku 2019. V roce 2006 se bere v úvahu fungování bodového systému teprve 6 měsíců, z tohoto důvodu nebude tento rok využíván ve výpočtech.

Graf 2: Meziroční vývoj bodovaných řidičů



Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování

### 3.1.1 Meziroční vývoj počtu řidičů s 1 bodem

V tabulce č. 2 jsou uvedeny počty řidičů se stavem jednoho bodu na kontě. Za období od roku 2007 do roku 2019 mělo na svém kontě 1 bod 814 673 řidičů. Počet řidičů s 1 bodem měl od zavedení bodového systému zvyšující se trend do roku 2010. Dne 1. srpna 2011 došlo ke zrušení jednobodového hodnocení přestupků a z toho důvodu je v grafu viditelný pokles počtu řidičů. Již v roce 2011, kdy bylo 1 bodové hodnocení zrušeno teprve 4 měsíce, činí pokles oproti předcházejícímu roku 24,569 %. V roce 2012, kdy uplynul rok od nabytí účinnosti zákona č. 133/2011 Sb., kterým se měnil zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, lze vidět meziroční pokles o 69,469 % čemuž odpovídá o 68 748 řidičů méně s tímto bodovým ohodnocením. V dalších letech je již vidět klesající trend. Za období od roku 2007 – 2019 klesaly hodnoty v průměru o 8 044 řidičů, kteří mají 1 bod na kontě řidiče ročně. Tomuto počtu řidičů odpovídá dle koeficientu růstu průměrný roční pokles o 2,7 %.

Tabulka 2: Vývoj počtu řidičů s 1 bodem na kontě v letech 2007 - 2019

Rok	1 bod	1. absolutní diference	Koeficient růstu	Tempo přírůstku v %	Bazický index v %
2007	120 247	X	X	X	X
2008	119 766	-481	0,996	-0,400	100
2009	132 979	13 213	1,110	11,032	111
2010	131 195	-1 784	0,987	-1,342	109
2011	98 962	-32 233	0,754	-24,569	82
2012	30 214	-68 748	0,305	-69,469	25
2013	29 083	-1 131	0,963	-3,743	24
2014	27 959	-1 124	0,961	-3,865	23
2015	26 447	-1 512	0,946	-5,408	22
2016	25 793	-654	0,975	-2,473	21
2017	25 144	-649	0,975	-2,516	21
2018	23 159	-1 985	0,921	-7,895	19
2019	23 725	566	1,024	2,444	20
<b>Suma</b>	<b>814 673</b>	<b>-8 044</b>	<b>0,873</b>	<b>X</b>	<b>X</b>

Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování

### 3.1.2 Meziroční vývoj počtu řidičů se 2 body

Z grafu č. 2 je na první pohled patrné, že nejvyšší počet řidičů má meziročně na svém bodovém kontě 2 body. Tomuto hodnocení odpovídají přestupky, kdy řidič řídil s telefonem v ruce, překročil rychlost o 6 – 19 km/h v obci nebo mimo obec o 11 – 29 km/h a nebo neoznačil vzniklou překážku. Nejčastější příčinou nehod je nevěnování se řízení, jehož nejčastějším viníkem je právě telefon.<sup>27</sup> Dle tabulky č. 3 v letech od 2007 – 2019 mělo na svém kontě 2 body 2 556 900 řidičů. Nejvyšší nárůstek řidičů lze vidět v roce 2008 a to o 9,321 %, což je o 18 963 řidičů více než v předchozím roce. V roce 2011 lze zpozorovat následek zrušení jednobodového přestupku. Navýšení v tomto roce činilo 4,291 %, což je o 8 784 řidičů s tímto bodovým stavem více. V roce 2017 je patrný nejvyšší meziroční úbytek řidičů s tímto bodovým stavem. Oproti roku 2016 se počet řidičů snížil o 16 648. Přestože v posledních dvou letech dochází ke zvyšování řidičů s touto bodovou hodnotou, tak je viditelný roční průměrný

Tabulka 3: Vývoj počtu řidičů s 2 body na kontě v letech 2007 - 2019

Rok	2 body	1. absolutní diference	Koeficient růstu	Tempo přírůstku v %	Bazický index v %
2007	203 447	X	X	X	X
2008	222 410	18 963	1,093	9,321	109
2009	221 247	-1 163	0,995	-0,523	109
2010	204 730	-16 517	0,925	-7,465	101
2011	213 514	8 784	1,043	4,291	105
2012	209 454	-4 060	0,981	-1,902	103
2013	199 450	-10 004	0,952	-4,776	98
2014	196 757	-2 693	0,986	-1,350	97
2015	190 804	-5 953	0,970	-3,026	94
2016	184 944	-5 860	0,969	-3,071	91
2017	168 296	-16 648	0,910	-9,002	83
2018	170 815	2 519	1,015	1,497	84
2019	171 122	307	1,002	0,180	84
<b>Suma</b>	<b>2 556 990</b>	<b>-2 694</b>	<b>0,986</b>	<b>X</b>	<b>X</b>

Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování

<sup>27</sup> MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Mobil za volantem může za každou čtrnáctou škodu z povinného ručení* [online]. 02.05.2018 [cit. 2020-10-27]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Mobil-za-volantem-muze-za-kazdou-ctrnactou-skodu-z>

### 3.1.3 Meziroční vývoj počtu řidičů se 3 body

V tabulce č. 4 jsou sledovány počty řidičů se třemi body na řidičském kontě. Jízda bez bezpečnostních pásů, nezastavení před přechodem, jízda bez profesního průkazu či překročení rychlosti o 20 km/h v obci nebo o 30 km/h mimo obec je potrestáno třemi body. Celkem od roku 2007 do roku 2019 mělo na svém kontě 3 body 1 391 822 řidičů. Tento počet řidičů vykazuje průměrný přírůstek o 1 631 ročně, čemuž odpovídá dle koeficientu růstu 1,9 %. Nejvyšší meziroční nárůst lze sledovat v roce 2009 a to ve výši 17,758 %, což činilo přírůstek o 14 824 řidičů. Druhý nejvyšší meziroční přírůstek lze vidět v roce 2011, který činil 13,663 %, čemuž odpovídá 13 702 řidičů. V tomto roce se může předpokládat, že se do bodového stavu řidičů promítla úprava hodnocení přestupků. Nejvyšší pokles řidičů se třemi body je patrný v roce 2017. Oproti předešlému roku mělo tento bodový stav na svém kontě o 9 127 řidičů méně.

Tabulka 4: Vývoj počtu řidičů s 3 body na kontě v letech 2007 - 2019

Rok	3 body	1. absolutní diference	Koeficient růstu	Tempo přírůstku v %	Bazický index v %
2007	78 878	X	X	X	X
2008	83 480	4 602	1,058	5,834	106
2009	98 304	14 824	1,178	17,758	125
2010	100 285	1 981	1,020	2,015	127
2011	113 987	13 702	1,137	13,663	145
2012	122 898	8 911	1,078	7,818	156
2013	123 324	426	1,003	0,347	156
2014	122 061	-1 263	0,990	-1,024	155
2015	121 145	-916	0,992	-0,750	154
2016	115 636	-5 509	0,955	-4,547	147
2017	106 509	-9 127	0,921	-7,893	135
2018	106 871	362	1,003	0,340	135
2019	98 444	-8 427	0,921	-7,885	125
<b>Suma</b>	<b>1 391 822</b>	<b>1 631</b>	<b>1,019</b>	<b>X</b>	<b>X</b>

Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování

### 3.1.4 Meziroční vývoj počtu řidičů se 4 body

Další sledovanou hodnotou je stav bodového konta řidičů se 4 trestnými body v tabulce č. 5. Tato bodová hodnota je přidělována většinou nedbalostním či nezodpovědným přestupkům, které mohou mít fatální následky. Mezi přestupky s takovýmto hodnocením se řadí nedodržení stanovené doby řízení, maření výkonu úředního rozhodnutí, nedodržení bezpečnostních přestávek, nepoužití autosedačky pro dítě, nedání přednosti v jízdě, ohrožení chodce na přechodu nebo za řízení bez řidičského oprávnění. Celkem 588 170 řidičů mělo od roku 2007 do roku 2019 na svém kontě 4 body. Nejvyšší meziroční přírůstek ve výši 8,189 % je viditelný v roce 2008, což je rok a půl od zavedení bodového systému. Nejvyšší meziroční pokles lze sledovat v roce 2012, a to o 6,133 %, čemuž odpovídá 3 023 řidičů. Ve sledovaném období se prokazuje průměrný pokles s tímto bodovým stavem o 623 řidičů ročně, čemuž odpovídá 1,4 %.

Tabulka 5: Vývoj počtu řidičů se 4 body na kontě v letech 2007 - 2019

Rok	4 body	1. absolutní diference	Koeficient růstu	Tempo přírůstku v %	Bazický index v %
2007	47 183	X	X	X	X
2008	51 047	3 864	1,082	8,189	108
2009	51 669	622	1,012	1,218	110
2010	50 104	-1 565	0,970	-3,029	106
2011	49 288	-816	0,984	-1,629	104
2012	46 265	-3 023	0,939	-6,133	98
2013	44 814	-1 451	0,969	-3,136	95
2014	45 021	207	1,005	0,462	95
2015	43 252	-1 769	0,961	-3,929	92
2016	41 448	-1 804	0,958	-4,171	88
2017	39 409	-2 039	0,951	-4,919	84
2018	38 959	-450	0,989	-1,142	83
2019	39 711	752	1,019	1,930	84
<b>Suma</b>	<b>588 170</b>	<b>-623</b>	<b>0,986</b>	<b>X</b>	<b>X</b>

Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování

### 3.1.5 Meziroční vývoj počtu řidičů s 5 body

V tabulce č. 6 jsou zahrnuty přestupky s ohodnocením 5 bodů. Přestupky v této bodové hodnotě jsou již úmyslné, ale v rámci možností ještě hodnocené jako lehce závažné. Jedná se o úmyslné nezastavení na pokyn “Stůj“ nebo na červenou, ohrožení chodce mimo silnici nebo při otáčení či couvání, ohrožení při přejíždění z pruhu do pruhu, překročení rychlosti v obci o 40 km/h nebo mimo obec o 50 km/h a také o technicky nezpůsobilé vozidlo. Nejvyšší nárůst lze vidět v roce 2011, kdy tento počet bodů mělo 39 554 řidičů. Což je 44 % nárůst oproti roku 2007. Naopak nejvyšší pokles je možné vidět v roce 2017. Počet řidičů s touto bodovou hodnotou klesl oproti předešlému roku o 2 513. Celkově mělo 430 778 řidičů na svém kontě 5 trestných bodů ve sledovaném období. Průměrný koeficient růstu má hodnotu 1,005 což znamená průměrný roční přírůstek zhruba o 0,5 %. Počet řidičů s pěti body má dle bazického indexu klesající trend. Pouze v roce 2018 byl zaznamenán nárůst o 507 řidičů oproti roku 2017.

Tabulka 6: Vývoj počtu řidičů s 5 body na kontě v letech 2007 - 2019

Rok	5 bodů	1. absolutní diference	Koeficient růstu	Tempo přírůstku v %	Bazický index v %
2007	27 450	X	X	X	X
2008	29 678	2 228	1,081	8,117	108
2009	36 098	6 420	1,216	21,632	132
2010	37 589	1 491	1,041	4,130	137
2011	39 554	1 965	1,052	5,228	144
2012	38 038	-1 516	0,962	-3,833	139
2013	36 187	-1 851	0,951	-4,866	132
2014	34 152	-2 035	0,944	-5,624	124
2015	32 957	-1 195	0,965	-3,499	120
2016	31 482	-1 475	0,955	-4,476	115
2017	28 969	-2 513	0,920	-7,982	106
2018	29 476	507	1,018	1,750	107
2019	29 148	-328	0,989	-1,113	106
<b>Suma</b>	<b>430 778</b>	<b>142</b>	<b>1,005</b>	<b>X</b>	<b>X</b>

Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování

### 3.1.6 Meziroční vývoj počtu řidičů s 6 body

V tabulce č. 7 se nacházejí počty řidičů, kteří měli na svém bodovém kontě 6 trestných bodů. Celkem mělo tento počet bodů ve sledovaném období 256 081 řidičů. Z tabulky je patrný průměrný pokles řidičů s tímto kontem o 618 ročně. Průměrný koeficient růstu činí 0,963, čemuž odpovídá průměrný roční pokles o 3,7 %. Nejvyšší nárůst je vidět v roce 2008, tedy v roce, kdy bodový systém v České republice fungoval teprve rok a půl. Tento rok přibylo 4 631 řidičů oproti roku předešlému. Nejvyšší meziroční pokles řidičů lze vidět v roce 2012. Oproti roku 2011 je počet řidičů s tímto bodovým kontem o 5 462 nižší. Tento pokles, ale mohl být zapříčiněn přijetím zákona č. 133/2011 Sb., kterým se měnil zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů. Počet řidičů s tímto bodovým hodnocením je v roce 2019 oproti roku 2007 o 37 % nižší. Řidiči, který se dopustí 6 bodového přestupku, již není umožněno absolvovat školení bezpečné jízdy. Počet řidičů s šesti body trvale klesá od roku 2009.

Tabulka 7: Vývoj počtu řidičů s 6 body na kontě v letech 2007 - 2019

Rok	6 bodů	1. absolutní diference	Koeficient růstu	Tempo přirůstku v %	Bazický index v %
2007	20 205	X	X	X	X
2008	24 836	4 631	1,229	22,920	123
2009	27 903	3 067	1,123	12,349	138
2010	27 777	-126	0,995	-0,452	137
2011	25 464	-2 313	0,917	-8,327	126
2012	20 002	-5 462	0,786	-21,450	99
2013	18 622	-1 380	0,931	-6,899	92
2014	18 070	-552	0,970	-2,964	89
2015	17 437	-633	0,965	-3,503	86
2016	15 888	-1 549	0,911	-8,883	79
2017	14 042	-1 846	0,884	-11,619	69
2018	13 042	-1 000	0,929	-7,121	65
2019	12 793	-249	0,981	-1,909	63
<b>Suma</b>	<b>256 081</b>	<b>-618</b>	<b>0,963</b>	<b>X</b>	<b>X</b>

Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování

### 3.1.7 Meziroční vývoj počtu řidičů se 7 body

Tabulka č. 8 znázorňuje stav bodového konta řidičů od roku 2007 do roku 2019. Za toto období mělo na svém kontě tento počet bodů celkem 545 545 řidičů. Průměrný koeficient růstu má hodnotu 1,032, čemuž odpovídá průměrný meziroční nárůst o 3,2 %. Vzhledem k tomu, že tímto bodovým ohodnocením jsou ohodnoceny vážné přestupky, je narůstající trend značně znepokojující. 7 trestných bodů je přidělováno za neposkytnutí první pomoci či nepřivolání záchranky, ujetí od dopravní nehody, nezastavení po nehodě, za nehodu s usmrcením nebo těžkou újmou na zdraví, za couvání, otáčení nebo jízdu v protisměru na dálnici, nedovolenou jízdu přes železniční přejezd, nedovolené předjíždění, řízení po zadržení řidičského průkazu, odmítnutí testu na alkohol nebo návykové látky, řízení ve stavu vylučujícím způsobilost a za řízení pod vlivem alkoholu. Nejvyšší nárůst řidičů s touto bodovou hodnotou lze vidět v roce 2008. Oproti roku předešlému se celkový počet navýšil o 15 084 řidičů. V roce 2013 mělo na svém kontě pět bodů celkem 43 039 řidičů, což je o 2 983 řidičů méně než v roce 2012.

Tabulka 8: Vývoj počtu řidičů se 7 body na kontě v letech 2007 - 2019

Rok	7 bodů	1. absolutní diference	Koeficient růstu	Tempo přírůstku v %	Bazický index v %
2007	26 954	X	X	X	X
2008	42 038	15 084	1,560	55,962	156
2009	47 381	5 343	1,127	12,710	176
2010	46 869	-512	0,989	-1,081	174
2011	44 389	-2 480	0,947	-5,291	165
2012	46 022	1 633	1,037	3,679	171
2013	43 039	-2 983	0,935	-6,482	160
2014	43 170	131	1,003	0,304	160
2015	43 862	692	1,016	1,603	163
2016	42 967	-895	0,980	-2,040	159
2017	40 545	-2 422	0,944	-5,637	150
2018	38 796	-1 749	0,957	-4,314	144
2019	39 513	717	1,018	1,848	147
<b>Suma</b>	<b>545 545</b>	<b>1 047</b>	<b>1,032</b>	<b>X</b>	<b>X</b>

Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování



### 3.1.8 Meziroční vývoj počtu řidičů s 8 body

Tabulka č. 9 zobrazuje vývoj počtu řidičů s osmi body za období od roku 2007 do roku 2019. Celkem 102 927 řidičů mělo v tomto období 8 bodů na kontě řidiče. Nejvyšší nárůst lze vidět v roce 2008, kdy byl bodový systém zaveden sice krátce, ale pravděpodobně dostatečně dlouho na to, aby se řidičům body stihly nakumulovat. V roce 2008 činil nárůst oproti předcházejícímu roku 56,973 %, čemuž odpovídá nárůst o 3 489 řidičů. Naopak nejvyšší pokles řidičů s osmi body lze vidět v roce 2012. Tento pokles mohl být způsoben nabytím účinnosti zákona č. 133/2011 Sb., kterým se měnil zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, jelikož se změnilo ohodnocení jednotlivých bodovaných přestupků. Pokles v roce 2012 činil 16,573 % oproti předešlému roku, čemuž odpovídá pokles o 1 734 řidičů. Osmi bodový počet bodů průměrně klesá o 0,9 %, což je průměrný pokles o 55 řidičů ročně.

Tabulka 9: Vývoj počtu řidičů s 8 body na kontě v letech 2007 - 2019

Rok	8 bodů	1. absolutní diference	Koeficient růstu	Tempo přírůstu v %	Bazický index v %
2007	6 124	X	X	X	X
2008	9 613	3 489	1,570	56,973	157
2009	10 878	1 265	1,132	13,159	178
2010	11 061	183	1,017	1,682	181
2011	10 463	-598	0,946	-5,406	171
2012	8 729	-1 734	0,834	-16,573	143
2013	7 707	-1 022	0,883	-11,708	126
2014	7 580	-127	0,984	-1,648	124
2015	7 070	-510	0,933	-6,728	115
2016	6 605	-465	0,934	-6,577	108
2017	5 777	-828	0,875	-12,536	94
2018	5 851	74	1,013	1,281	96
2019	5 469	-382	0,935	-6,529	89
<b>Suma</b>	<b>102 927</b>	<b>-55</b>	<b>0,991</b>	<b>X</b>	<b>X</b>

Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování

### 3.1.9 Meziroční vývoj počtu řidičů s 9 body

V tabulce č. 10 jsou vidět počty řidičů s 9 body na kontě. Celkem jich bylo 86 881 za období od roku 2007 do roku 2019. V roce 2008 se počet řidičů s osmi bodovým kontem zvýšil o 3 657, což činilo 93,529 % nárůst oproti roku 2007. Po zavedení bodového systému uplynuly dva roky. Řidiči stále nemuseli být dostatečně seznámeni s bodovými hodnotami přestupků, a to mohlo způsobit takto rychlý nárůst. Od roku 2009 je již patrný klesající trend dle bazického indexu. V průměrných hodnotách je však stále vidět nárůst o 1,4 %, čemuž odpovídá nárůst o 60 řidičů ročně.

Tabulka 10: Vývoj počtu řidičů s 9 body na kontě v letech 2007 - 2019

Rok	9 bodů	1. absolutní diference	Koeficient růstu	Tempo přírůstku v %	Bazický index v %
2007	3 910	X	X	X	X
2008	7 567	3 657	1,935	93,529	194
2009	8 979	1 412	1,187	18,660	230
2010	8 855	-124	0,986	-1,381	226
2011	8 658	-197	0,978	-2,225	221
2012	8 184	-474	0,945	-5,475	209
2013	7 211	-973	0,881	-11,889	184
2014	6 750	-461	0,936	-6,393	173
2015	6 438	-312	0,954	-4,622	165
2016	5 821	-617	0,904	-9,584	149
2017	5 022	-799	0,863	-13,726	128
2018	4 856	-166	0,967	-3,305	124
2019	4 630	-226	0,953	-4,654	118
<b>Suma</b>	<b>86 881</b>	<b>60</b>	<b>1,014</b>	<b>X</b>	<b>X</b>

Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování

### 3.1.10 Meziroční vývoj počtu řidičů s 10 body

Tabulka č. 11 zobrazuje celkový počet řidičů s 10 body na kontě řidiče. Za sledované období mělo tento počet bodů celkem 69 021 řidičů. Koefficient růstu má hodnotu 1,048, čemuž odpovídá průměrný roční nárůst o 4,8 %. Průměrně se jedná o přírůstek 151 řidičů ročně. Nejvyšší nárůst byl v roce 2008, a to až o 104,671 % oproti předešlému roku. V roce 2009 se celkový počet řidičů zvýšil o 1 124 oproti roku 2008. Dle hodnot bazického indexu je patrné, že i přes průměrný roční růst, má trend klesající tendenci od roku 2011.

Tabulka 11: Vývoj počtu řidičů s 10 body na kontě v letech 2007 - 2019

Rok	10 bodů	1. absolutní diference	Koefficient růstu	Tempo přírůstku v %	Bazický index v %
2007	2 419	X	X	X	X
2008	4 951	2 532	2,047	104,671	205
2009	6 075	1 124	1,227	22,702	251
2010	6 528	453	1,075	7,457	270
2011	6 540	12	1,002	0,184	270
2012	6 426	-114	0,983	-1,743	266
2013	6 005	-421	0,934	-6,552	248
2014	5 827	-178	0,970	-2,964	241
2015	5 562	-265	0,955	-4,548	230
2016	5 245	-317	0,943	-5,699	217
2017	4 785	-460	0,912	-8,770	198
2018	4 430	-355	0,926	-7,419	183
2019	4 228	-202	0,954	-4,560	175
<b>Suma</b>	<b>69 021</b>	<b>151</b>	<b>1,048</b>	<b>X</b>	<b>X</b>

Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování

### 3.1.11 Meziroční vývoj počtu řidičů s 11 body

Další sledovanou hodnotou jsou počty řidičů s 11 body. Celkem tento počet bodů mělo 54 386 řidičů ve sledovaném období. V roce 2014 lze vidět nejvyšší počet řidičů s tímto bodovým stavem, a to 4 873. Dle bazického indexu jde až o 320 % nárůst oproti roku 2007. Bodový systém v tomto roce fungoval skoro 8 let, což je dostatečně dlouhá doba, aby se stihl počet bodů řidičům nakumulovat. Dle bazického indexu lze sledovat kolísavý trend. Z čehož nelze určit, zda řidičů s 11 body spíše ubývá či přibývá. Průměrně však lze říct, že roční nárůst řidičů činí 228, čemuž odpovídá roční nárůst o 9 %.

Tabulka 12: Vývoj počtu řidičů s 11 body na kontě v letech 2007 - 2019

Rok	11 bodů	1. absolutní diference	Koeficient růstu	Tempo přírůstu v %	Bazický index v %
2007	1 522	X	X	X	X
2008	3 461	1 939	2,274	127,398	227
2009	4 274	813	1,235	23,490	281
2010	4 392	118	1,028	2,761	289
2011	4 317	-75	0,983	-1,708	284
2012	4 629	312	1,072	7,227	304
2013	4 652	23	1,005	0,497	306
2014	4 873	221	1,048	4,751	320
2015	4 796	-77	0,984	-1,580	315
2016	4 654	-142	0,970	-2,961	306
2017	4 354	-300	0,936	-6,446	286
2018	4 209	-145	0,967	-3,330	277
2019	4 253	44	1,010	1,045	279
<b>Suma</b>	<b>54 386</b>	<b>228</b>	<b>1,090</b>	<b>X</b>	<b>X</b>

Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování

### 3.1.12 Meziroční vývoj počtu řidičů s 12 body

Poslední detailně zkoumanou hodnotou je počet řidičů s 12 bodovým kontem. Jedná se o počet řidičů, kteří se vybodovali a následně jim byl odebrán řidičský průkaz. V prvním sledovaném roce a v prvním roce plnohodnotného fungování bodového systému se stihlo vybodovat 5 106 řidičů. Hned druhý sledovaný rok se počet řidičů s dvanácti body zvýšil o 9 863, což činí nárůst o 193,165 % oproti roku 2007. Dle ukazatele bazického indexu je viditelný rostoucí trend, který je zřetelný i v grafu č. 2. Za sledované období dosáhlo celkem 12 bodů 419 873 řidičů. Průměrně se jedná o 32 298 řidičů ročně, kteří dosáhnou na vrchol bodové škály. Koeficient růstu činí 1,187, čemuž odpovídá 18,7 % průměrný roční nárůst. Průměrný přírůstek tak činí 2 900 řidičů za rok. Za sledované období nedošlo ani v jednom roce k meziročnímu poklesu řidičů s touto bodovou hodnotou.

Tabulka 13: Vývoj počtu řidičů s 12 body na kontě v letech 2007 - 2019

Rok	12 bodů	1. absolutní diference	Koeficient růstu	Tempo přírůstku v %	Bazický index v %
2007	5 106	X	X	X	X
2008	14 969	9 863	2,932	193,165	293
2009	24 212	9 243	1,617	61,748	474
2010	30 341	6 129	1,253	25,314	594
2011	34 694	4 353	1,143	14,347	679
2012	36 536	1 842	1,053	5,309	716
2013	37 423	887	1,024	2,428	733
2014	38 430	1 007	1,027	2,691	753
2015	39 507	1 077	1,028	2,802	774
2016	39 524	17	1,000	0,043	774
2017	39 609	85	1,002	0,215	776
2018	39 616	7	1,000	0,018	776
2019	39 906	290	1,007	0,732	782
<b>Suma</b>	<b>419 873</b>	<b>2 900</b>	<b>1,187</b>	<b>X</b>	<b>X</b>

Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování

### 3.1.13 Meziroční vývoj celkového počtu bodovaných řidičů

V tabulce č. 14 jsou uvedeny každoroční celkové počty řidičů, kteří získali alespoň nějaký bod na bodové škále od 1 do 12 bodů za období od roku 2007 do roku 2019. Celkem se za toto období dopustilo nějakého bodovaného přestupku 7 317 147 řidičů. V roce 2007 byl bodový systém v provozu teprve rok a půl. Za toto časové období stihlo 543 445 řidičů spáchat nějaký přestupek. Nárůst bodovaných řidičů je patrný ještě v roce 2008 a v roce 2009. V roce 2009 spáchalo bodovaný přestupek celkem 669 999 řidičů. Oproti roku 2007 se jednalo o 23 % nárůst. Nicméně od tohoto roku celkový počet řidičů, kteří se dopustili nějakého bodovaného přestupku trvale klesá. Nejvyšší pokles lze vidět v roce 2012. Pokles činil 72 433 řidičů oproti předešlému roku. V roce 2019 byl počet řidičů oproti roku 2007 o 13 % nižší. Koeficient růstu má hodnotu 0,989, z čehož vyplývá, že celkový počet bodovaných řidičů v průměru klesá o 1,1 % ročně. Průměrně tak klesá počet bodovaných řidičů o 5 875 za rok.

Tabulka 14: Celkový počet bodovaných řidičů

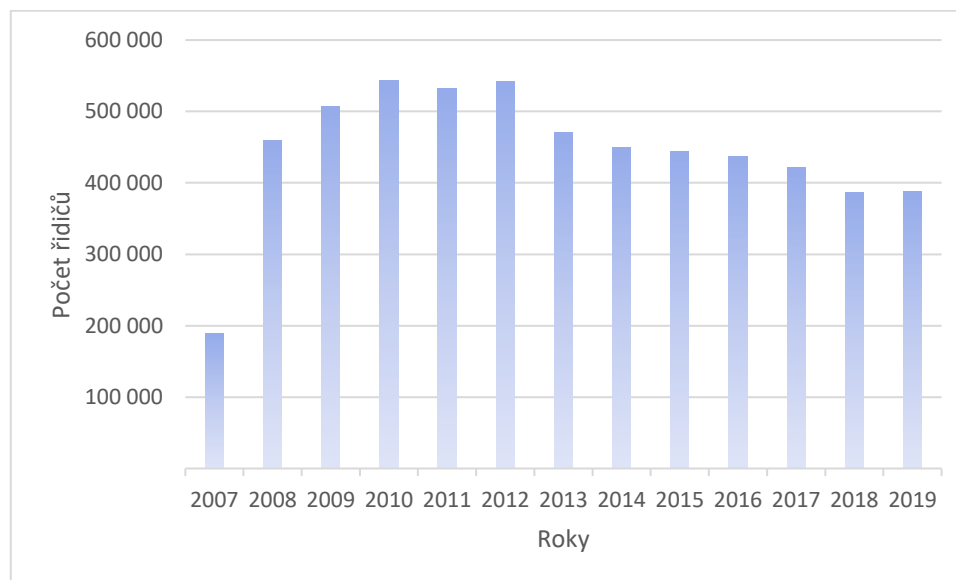
Rok	Celkový počet bodovaných řidičů	1. absolutní diference	Koeficient růstu	Tempo přírůstku v %	Bazický index v %
2007	543 445	X	X	X	X
2008	613 816	70 371	1,129	12,949	113
2009	669 999	56 183	1,092	9,153	123
2010	659 726	-10 273	0,985	-1,533	121
2011	649 830	-9 896	0,985	-1,500	120
2012	577 397	-72 433	0,889	-11,146	106
2013	557 517	-19 880	0,966	-3,443	103
2014	550 650	-6 867	0,988	-1,232	101
2015	539 277	-11 373	0,979	-2,065	99
2016	520 007	-19 270	0,964	-3,573	96
2017	482 461	-37 546	0,928	-7,220	89
2018	480 080	-2 381	0,995	-0,494	88
2019	472 942	-7 138	0,985	-1,487	87
<b>Suma</b>	<b>7 317 147</b>	<b>-5 875</b>	<b>0,989</b>	<b>X</b>	<b>X</b>

Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování

### 3.2 Odečet 4 bodů

Ode dne 1. července 2007, což je rok od zavedení bodového systému, se začaly řidičům, kteří se 12 měsíců nedopustili žádného bodovaného postihu, odečítat z bodového konta 4 body. Tento odečet bodů působí na řidiče motivačně a dle přílohy č. 3 se za období od července 2007 do roku 2019 odečetly 4 body celkem 5 770 547 řidičům. Z grafu č. 3 je patrné, že v roce 2010 a v roce 2012 byly odečteny 4 body nejvíce řidičům. Skokový rozdíl je jasně zřetelný v roce 2008, kdy byl bodový systém účinný druhým rokem. V prvním roce byly 4 body odečteny 188 714 řidičům a v druhém roce již 459 950 řidičům. Nárůst bezúhonných řidičů v druhém roce je o 271 236 vyšší než v prvním roce. Tento skokový jev je zapříčiněn polovičním souhrnem řidičů z roku 2007. Rok od zavedení bodového systému totiž nastal až dne 1. července 2007. Bohužel od roku 2012 trend bezúhonných řidičů klesá. Dle koeficientu růstu dochází k průměrnému ročnímu nárůstu o 6,2 %, čemuž odpovídá průměrný nárůst o 16 624 řidičů za rok.

Graf 3: Odečet 4 bodů za rok bezúhonnosti

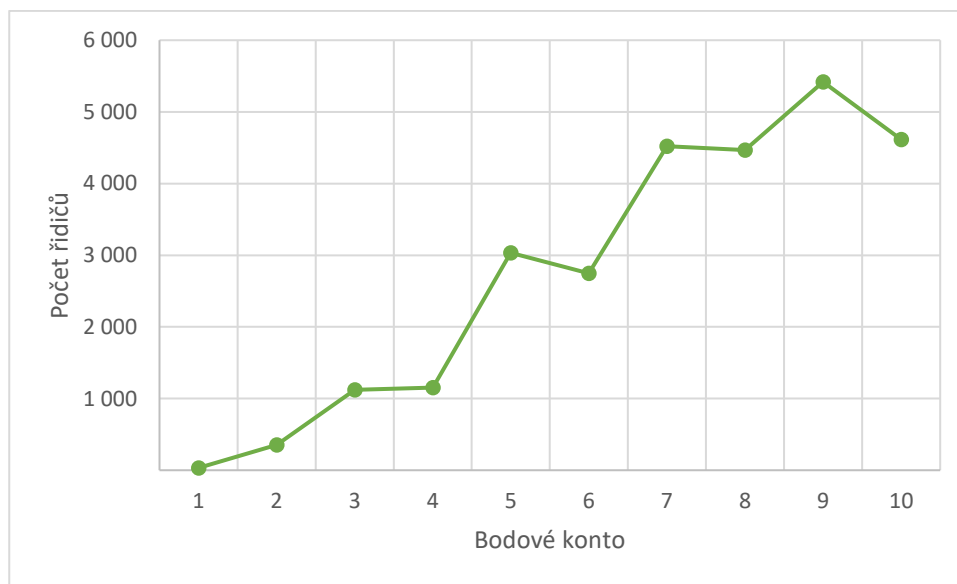


Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování

### 3.3 Odečet 3 bodů za absolvování školení

Řidiči mají možnost absolvovat školení bezpečné jízdy. Po úspěšném absolvování školení jsou jim odečteny 3 body z celkové hodnoty bodového konta. Pro možnost účasti na školení je nezbytné nedopustit se více jak 6 bodového přestupku. Další podmínkou je nemít na kontě řidiče více než 10 bodů. V příloze č. 10 jsou uvedeny stavy bodů na kontech řidičů před absolvováním školení bezpečné jízdy. Dle přílohy č. 10 byl vypracován graf č. 4. Z grafu je patrná závislost mezi počtem zájemců o školení a jejich bodových stavem před jeho absolvováním. S vyšším počtem nakumulovaných bodů roste počet zájemců o školení. Nejvyšší zájem o účast na školení jsou řidiči, kteří mají na svém kontě 9 bodů. Řidiči mají o školení vyšší zájem, jakmile mají nashromážděných více bodů, jelikož je vyšší riziko, že by o řidičský průkaz mohli přijít.

Graf 4: Zájem řidičů o školení dle bodového konta



Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování



V příloze č. 9 jsou uvedeny počty řidičů, kteří podali žádosti o odečet 3 bodů za absolvované školení bezpečné jízdy. Data jsou získána z ročenek bodovaných řidičů vydávaných Ministerstvem dopravy ČR. Odlišnost zapsaných dat je způsobena rozdílností ve způsobu uvádění dat v jednotlivých ročenkách. Data za určité roky musela být dopočtena. Z přílohy č. 9 byla vytvořena tabulka č. 15. Rok 2008 je vynechán z důvodu krátké platnosti zákona č. 374/2007 Sb. kterým se měnil zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Za období od roku 2009 do roku 2019 využilo možnost nechat si odečíst 3 trestné body za absolvované školení celkem 25 864 řidičů. Koeficient růst je 1,033, čemuž odpovídá 3,3 % průměrný roční nárůst. Průměrný nárůst tak činí 54 řidičů ročně. Nejvíce řidičů absolvovalo školení bezpečné jízdy v roce 2010 a v roce 2011. V roce 2010 absolvovalo školení o 2 246 řidičů více než v roce 2009.

Tabulka 15: Celkový počet podaných žádosti na odečet 3 bodů

Rok	Celkový počet podaných žádostí	1. absolutní diference	Koeficient růstu	Tempo přírůstku v %	Bazický index v %
2009	1 407	X	X	X	X
2010	3 653	2 246	2,596	159,630	260
2011	3 451	-202	0,945	-5,530	245
2012	3 100	-351	0,898	-10,171	220
2013	2 294	-806	0,740	-26,000	163
2014	2 116	-178	0,922	-7,759	150
2015	2 173	57	1,027	2,694	154
2016	2 114	-59	0,973	-2,715	150
2017	1 848	-266	0,874	-12,583	131
2018	1 759	-89	0,952	-4,816	125
2019	1 949	190	1,108	10,802	139
<b>Suma</b>	<b>25 864</b>	<b>54</b>	<b>1,033</b>	<b>X</b>	<b>X</b>

Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování

## 4 Výsledky a diskuse

V analytické části bakalářské práce byly provedeny elementární charakteristiky časových řad od roku 2007 do roku 2019. Rok 2006 byl v analýzách vynechán z důvodu krátkodobé účinnosti zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Pomocí této statistické metody bylo možné sledovat meziroční vývoj páchaných přestupků ve sledovaném období. Analyzován byl celkový počet řidičů, kteří se dopustili nějakého bodovaného přestupku. Následně byla provedena i detailnější analýza, která se věnovala počtu řidičů s konkrétním počtem bodů, které nasbírali.

Za sledované období se dopustilo bodovaného přestupku celkem 7 317 147 řidičů. Nejvyšší přírůstek řidičů byl patrný v roce 2009, a jednalo se o 669 999 řidičů. Oproti porovnávanému roku 2007 se počet řidičů navýšil o 126 554 řidičů. Tento nárůst byl pravděpodobně zapříčiněn ještě nedostatečným návykem na nově zavedený sankční systém. Tento názor vychází z vývoje celkového počtu řidičů s obdrženyými sankčními body v následujících letech. Od roku 2010 až do roku 2019 totiž celkový počet bodovaných řidičů trvale klesá. Nejvýznamnější pozorovanou hodnotu lze vidět v roce 2012. Dne 1. srpna 2011 totiž nabyt účinnosti zákon č. 133/2011 Sb., kterým se měnil zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Tato úprava bodového systému měla na řidiče pozitivní vliv a rok po jeho zavedení byl patrný úbytek bodovaných řidičů o 72 433 oproti předešlému roku. V roce 2019 byl počet hodnocených přestupků o 13 % nižší než v roce 2007. Průměrný roční úbytek činí 5 875 řidičů ročně, čemuž odpovídá 1,1 % roční pokles. Z výše uvedeného proto vyplývá, že zavedení bodového systému pozitivně ovlivnilo vývoj dopravní situace v České republice a lze konstatovat, že zavedení bodového systému má pozitivní vliv na zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

Meziroční vývoj počtu řidičů byl proveden i u konkrétních bodovaných přestupků z důvodu podrobnějšího náhledu do této problematiky. Dle průměrných hodnot byl patrný roční průměrný pokles řidičů, kteří měli 1 bod, 2 body, 4 body, 6 bodů a 8 bodů. Naopak průměrný roční nárůst vykazovali řidiči, kteří měli na svém bodovém kontě 3 body, 5 bodů, 7 bodů, 9 bodů, 10 bodů, 11 bodů a 12 bodů.

Řidiči se nejvíce dopouštějí přestupků v bodové hodnotě dvou bodů. Jedná se o řízení s telefonem v ruce, střední překročení rychlosti a o neoznačení překážky způsobené řidičem. Těchto přestupků se dopustilo celkem 2 556 990 řidičů ve sledovaném období. V roce 2019 mělo počet 2 trestných bodů na svém kontě o 16 % méně než v roce 2007. Průměrný roční pokles činí 1,4 %, čemuž odpovídá průměrný úbytek o 2 694 řidičů ročně. Přestože meziročně tento počet bodů u řidičů klesá, nejčtenější příčinou nehod je nevěnování se řízení. Z tohoto důvodu by měl být přestupek za řízení s telefonem hodnocen přísněji. Chystaná změna bodového hodnocení tento poznatek nijak neopomenula a chtěla by tento bodovaný přestupek zvýšit o 2 body, tudíž na 4 body. Tato chystaná změna by na řidiče mohla mít kázeňský vliv.

Řízení bez pásů spadá mezi přestupky hodnocenými třemi body. Pro někoho se může jednat o nedbalost, ale pro někoho to také může být, to poslední, co udělá. Z tohoto důvodu by měl být hodnocen přísněji. Lidé by si měli uvědomit závažnost takového jednání. Bodový stav ve výši 3 bodů mělo celkem za sledované období 1 391 822 řidičů. Průměrný nárůst činí 1,9 % ročně. Tomu odpovídá průměrný nárůst o 1 631 řidičů ročně. Nejvyšší nárůst řidičů s touto bodovou hodnotou je možné vidět v roce 2011 a v roce 2012. V roce 2011 se jednalo o 45 % nárůst oproti roku 2007. V roce 2012 se jednalo už o 56 % nárůst. Tento nárůst je pravděpodobně zaviněn bodovou úpravou, která nabyla účinnosti v srpnu 2011. Součástí této úpravy byla změna bodového hodnocení přestupku jízdy bez bezpečnostních pásů ze dvou bodů na tři body. V roce 2014 jsou již patrné pozitivní dopady a přestupků s touto bodovou hodnotou začalo ubývat.

Sedmibodovou hodnotou jsou trestáni řidiči, kteří se dopustili vážného přestupku. V mnoha případech se jedná o tak vážné přestupky, že často nemívají dobré konce. Proti řízení pod vlivem alkoholu nebo proti řízení ve stavu vylučující způsobilost jsou vedeny kampaně, které mají odradit od takového jednání. V České republice jsou tato provinění velice závažným problémem, při kterém ročně dochází ke stovkám závažných nehod a v horších případech i k úmrtí. Závažnost se potvrdila i provedenou statistickou analýzou, která prokázala, že dochází k průměrnému ročnímu nárůstu o 3,2 %. Řidičů, kteří mají 7 trestných bodů průměrně roste o 1 047 ročně. Za sledované období mělo na svém bodovém kontě 7 bodů celkem 545 545 řidičů. Navrhovaná úprava bodového systému by měla mít

pouze 3 bodové sazby přestupků. Tato změna navrhuje sedmibodovou sazbu ponížít na šestibodovou, a zvýšit peněžní pokuty za páchané přestupky. Vzhledem k dosaženým negativním výsledkům by byla vhodnější u těchto konkrétních přestupků kombinace vyšších peněžních pokut spolu s přísnější bodovou hodnotou.

Od zavedení bodového systému v roce 2006 trvale narůstá trend řidičů, kteří mají 12 bodů na kontě řidiče. Celkem se za sledované období vybodovalo 419 873 řidičů. Průměrný roční nárůst činí 18,7 %, čemuž odpovídá průměrný nárůst o 2 900 řidičů ročně. Již v roce 2007 se stihlo vybodovat 5 106 řidičů. Řidič, který je schopen nasbírat 12 bodů během roku a půl by neměl být účastníkem provozu. V tomto případě je jasně zřetelný kladný dopad na bezpečnost v silničním provozu. Na jednu stranu je správné, že řidičů, kterým se nakumuluje takový počet bodů, ubude na silnicích. Na druhou jsou však navyšující se čísla velice alarmující. V roce 2008 se počet vybodovaných řidičů zvýšil o 193,16 %, čemuž odpovídá nárůst o 9 863 řidičů oproti roku 2007. Počet vybodovaných řidičů byl v roce 2019 vyšší o neuvěřitelných 782 % než v roce 2007.

Aby řidiči nebyli pouze trestáni za porušování pravidel silničního provozu, umožňuje jim zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, odečet 4 trestných bodů za rok bez spáchání přestupku. Za sledované období byly odečteny 4 body celkem 5 770 547 řidičům. V roce 2010 a v roce 2012 bylo nejvíce bezúhonných řidičů, a to 543 877 řidičů v roce 2010 a 542 651 řidičů v roce 2012. Nárůst bezúhonných řidičů byl v těchto letech ve výši 288 %. Bohužel od roku 2013 již počet bezúhonných řidičů klesá. Narůstající počet řidičů bez spáchaného přestupku těsně po zavedení bodového systému vyjadřuje, že jeho zavedení mělo pozitivní vliv na řidiče. Klesající počty bezúhonných řidičů vyvolávají značné obavy o jejich chování v silničním provozu. Klesající hodnoty totiž vyjadřují zvyšující se každoroční neukázněnost v provozu. Tento vývoj naléhavě volá po nástroji, který by jej zlepšil. Navrhovanou změnou by mohla být důslednější příprava řidičů v autoškolách. Součástí výcviku by měly být řidičům dostatečně vyobrazeny a vysvětleny následky neukázněného chování v provozu. Preventivní prvek ve výcviku chybí a dle výsledku analýzy by mělo být vyžadováno jeho zavedení do dopravní výchovy řidičů.

Dne 1. dubna 2008 nabyl účinnosti zákon č. 374/2007 Sb. kterým se měnil zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Tímto zákonem byla přidána řidičům možnost, jak snížit počet nakumulovaných bodů. V roce 2010 bylo možné vidět nárůst podaných žádostí o odpočet o 159,63 % oproti předešlému roku. Za období od roku 2009 do roku 2019 podalo žádost o odečet 3 bodů za absolvované školení celkem 25 864 řidičů. Celkový počet podaných žádostí o odečet 3 bodů je oproti celkovým počtům bodovaných řidičů velice malý. Pomocí grafu č. 4 byla zjištěna závislost mezi stavem bodového konta řidiče na účasti na školení. Vyšší účast řidičů na školení bezpečné jízdy významně ovlivňuje bezpečnost v silničním provozu. Z tohoto důvodu by mělo být školení více veřejně propagováno, aby o něm bylo vyšší povědomí v České republice.

## 5 Návrhy a doporučení

Bodový systém z komplexního pohledu vykazuje pozitivní vliv na bezpečnost v silničním provozu, ale z výsledků analýz je patrné, že by bylo potřeba jeho stávající podobu upravit. Je nutné poukázat, že poslední provedená úprava zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, byla provedena v roce 2011. Peněžní postihy nejsou pro řidiče dostatečně odstrašující a z tohoto důvodu by měly být zvýšeny. Bodové sankce za určité přestupky nejsou dostatečně adekvátní jejich závažnosti, a proto by měli být také navýšeny. Navýšení bodové hodnoty by bylo patřičné i u nejčastěji dopouštěných přestupků.

Nejčtenější příčinou nehod je nevěnování se řízení. Z tohoto důvodu by měl být přestupek za řízení s telefonem hodnocen přísněji. Chystaná změna bodového hodnocení tento poznatek nijak neopomenula a chtěla by jej zvýšit o 2 body, tudíž na 4 body. Tato chystaná změna by na řidiče mohla mít kázeňský vliv a mohla by tak vést k jeho snížení.

Akreditovaná střediska nejen pro neukázněné řidiče, kteří se opakovaně dopouštějí bodově ohodnocených přestupků, umožňují absolvovat školení bezpečné jízdy. Jakékoliv další vzdělání ohledně dodržování silničních pravidel má pro bezpečnost v provozu obrovský význam. Dle získaných dat je však účast na školení velice nízká. Ve srovnání s výsledky počtu vybodovaných řidičů je účast na školení přímo nicotná. Z logického pohledu je však v zájmu řidičů, kteří nechtějí pozbýt své řidičské oprávnění, absolvovat toto školení. Příčinou nevelké účasti na školení může být nízké povědomí o možnosti jeho absolvování. Možností, jak zvýšit účast na školení by mohlo být navýšení akreditovaných školících středisek a umístění poblíž velkým městům. Kampaň podporující účast na školení by mohla vzbudit v řidičích vyšší zájem a také povědomí o této možnosti.

Další navrhovanou změnou by mohla být důslednější příprava řidičů v autoškolách. Mnoho řidičů si neuvědomuje, že vlastnit řidičské oprávnění může mít stejnou váhu jako vlastnit zbrojní průkaz. Bylo by potřeba v řidičích vzbudit vyšší míru zodpovědnosti, kterou po absolvování výcviku přebírají.

## 6 Závěr

Cílem této bakalářské práce bylo zhodnotit vývoj dopravní situace a posoudit dopad zavedení bodového systému na bezpečnost v silničním provozu. Potřebná data pro analýzu byla získána z ročenek Ministerstva dopravy České republiky. Vlastní práce se zabývá celkovým i dílčím rozbořením počtu bodovaných řidičů. Získaná data byla podrobena analýze z oblasti časových řad.

Provedenou analýzou celkového počtu bodovaných řidičů bylo zjištěno, že v prvních třech letech od zavedení bodového systému nastal nárůst počtu bodovaných řidičů. Tento nárůst je přisuzován nedostatečnému zvyku řidičů na bodový systém, jelikož počet bodovaných řidičů má od roku 2010 klesající trend. Úprava bodového systému v roce 2011 měla na řidiče pozitivní vliv a rok po ní byl patrný úbytek bodovaných řidičů oproti předešlému roku o 72 433. Průměrný roční pokles tak činil 1,1 %, čemuž odpovídá průměrný úbytek o 5 875 řidičů ročně. V roce 2019 byl počet řidičů s hodnocenými přestupky o 13 % nižší než v roce 2007.

Řidiči se nejčastěji dopouštějí dvoubodových přestupků. K takto hodnoceným přestupkům patří i řízení s telefonem v ruce, které je zároveň i nejčastější příčinou nehod. V tomto případě je potřeba bodový postih zvýšit, aby opět nabyl výchovného vlivu na řidiče. I přes vysoký počet řidičů s přestupky ohodnocenými dvěma body, byl jejich počet o 16 % nižší než v roce 2007. Průměrný roční pokles činí 1,4 %, čemuž odpovídá průměrný úbytek o 2 694 řidičů ročně.

Při analýze počtu řidičů, kteří mají dvanáct bodů na svém kontě se podařilo odhalit trvale rostoucí trend od přijetí zákona č. 411/2005 Sb., kterým se měnil zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, kterým se zavedl bodový systém. Průměrný roční růst činí 18,7 %, čemuž odpovídá průměrný nárůst o 2 900 řidičů s dvanácti body za rok. Zvyšující trend se nepodařilo zpomalit ani zavedenými novelizacemi bodového systému. Počet vybodovaných řidičů byl v roce 2019 vyšší o

neuvěřitelných 782 % než v roce 2007. Z výsledku této analýzy lze usoudit, že pro řidiče není dostatečně odstrašujícím trestem odebrání řidičského průkazu a bylo by potřeba najít postih, který by řidiče více motivoval k dodržování pravidel silničního provozu.

Pomocí grafu byla znázorněna závislost mezi zájemci o školení bezpečné jízdy a bodovým stavem řidiče. S vyšším počtem obdržených bodů roste vyšší strach z pravděpodobnějšího pozbytí řidičského průkazu. Vzhledem k tomu je odpočet tří bodů dostatečně motivující k absolvování školení. Školení bezpečné jízdy tak má pozitivní vliv na bezpečnost v silničním provozu. Jedním z řešení zvýšení bezpečnosti v silničním provozu by bylo rozšířit mezi řidiči povědomí o možnosti jeho absolvování, jelikož každoroční účast je velice nízká. Možností, jak zvýšit účast na školení by mohlo být navýšení akreditovaných školících středisek a umístění poblíž velkým městům.

Další navrhovanou změnou by mohla být důslednější příprava řidičů v autoškolách. Ve výcviku chybí preventivní prvek a mělo by být vyžadováno jeho zavedení do povinné dopravní výchovy řidičů. Mnoho řidičů si neumí představit, jaké následky může mít nezodpovědné chování za volantem. Automobil či jiný dopravní prostředek se může stát, ve špatných rukou, zbraní. Řidiči by proto měli být seznámeni s faktem, že řídit dopravní prostředek může mít stejné následky jako vlastnit zbraň. Významným prvkem, ve snaze snižovat počet dopravních nehod, se ukázaly pořádané kampaně, které měli na řidiče pozitivní dopady díky reálnému vyobrazení závažnosti páchaných přestupků. V rámci dopravní výchovy by proto řidičům měla být důrazně vyobrazena závažnost páchaných činů.

Bodový systém z obecného pohledu vykazuje pozitivní vliv na bezpečnost silničního provozu, ale z analýz je patrné, že s přibývajícimi lety účinnosti na území České republiky, se jeho vliv vytrácí. Peněžní sankce nejsou pro řidiče dostatečně odstrašující a z tohoto důvodu by měly být zvýšeny. Bodové postihy za určité přestupky nejsou dostatečně adekvátní jejich závažnosti, a proto by měli být také navýšeny. Navýšení bodové hodnoty by bylo patřičné i u nejčastějších dopouštěných přestupků.



## Seznam použitých zdrojů

### Literatura:

BUŠTA, Pavel, KNĚŽÍNEK, Jan: *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem*. Praha: 2016. ISBN 978-80-906024-1-0.

ČUMPELÍK, Jiří. *Bezpečná a defenzivní jízda*. Praha: ČESMAD BOHEMIA, 2008. ISBN 978-80-904249-0-6.

HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Praha: Portál, 2005. ISBN 978-80-7178-542-2.

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

KRAJČOVIČ, Marián a kol.: *Dopravní stavby I. Pozemní komunikace*. CERM Brno, 1998

MRKVIČKA, Tomáš a Vladimíra PETRÁŠKOVÁ. *Úvod do statistiky*. České Budějovice: Jihočeská univerzita, 2006. ISBN 80-7040-894-4.

PAVLÍČEK, Kamil a KOMÁREK, Jindřich. *Historie a vývoj silničních dopravních přestupků v právní úpravě před vznikem Československé republiky a po jejím vzniku až do počátku České republiky*. Praha: Prime Safety, 2015. ISBN 978-80-903906-5-2

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

ŠTEMBERK, Jan. *Automobilista v zajetí reality: vývoj pravidel silničního provozu v českých zemích v první polovině 20. století*. Praha: Karolinum, 2008. ISBN 978-80-246-1461-8.

ŠUCHA, Matúš. *Agresivita na cestách*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2009. ISBN 978-80-244-2375-3

### Internetové zdroje:

AUTOHOTÁREK. *Povinná vybava podle nejnovější vyhlášky 206/2018 SB*. [online]. 2018 [cit. 2020-08-26]. Dostupné z: <https://www.autohotarek.cz/povinna-vybava-podle-nejnovejsi-vyhlasiky-206-2018-sb>

BESIP. *Agresivita zabíjí*. [online]. 2020 [cit. 2020-10-26]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/Akce-a-kampane/Kampane/Agresivita-zabiji>

BESIP. *Historie BESIP*. [online]. 2020 [cit. 2020-08-07]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/O-Besip/Historie-BESIP>

BESIP. *Nenech se ovlivnit*. [online]. 2020 [cit. 2020-10-26]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/Akce-a-kampane/Kampane/NENECH-SE-OVLIVNIT>

BESIP. *O nás*. [online]. 2020 [cit. 2020-07-28]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/O-Besip/BESIP-o-nas>

CENTRUM SLUŽEB PRO SILNIČNÍ DOPRAVU. *Bodový systém v Evropě a v České republice* [online]. 2014 [cit. 2020-09-13]. Dostupné z: <https://www.cspsd.cz/212-bodovy-system-v-evrope-a-v-ceske-republice>

EFFIE AWARDS CZECH REPUBLIC. *Nemyslíš, zaplatíš* [online]., 2009 [cit. 2020-10-26]. Dostupné z: <https://effie.cz/vysledky-effie/rocnik-2009/nemyslis-zaplatis/>

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Mobil za volantem může za každou čtrnáctou škodu z povinného ručení* [online]. 02.05.2018 [cit. 2020-10-27]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Mobil-za-volantem-muze-za-kazdou-ctrnactou-skodu-z>

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Systémové změny* [online]., 2020 [cit. 2020-10-20]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/bodovysystem/systemove-zmeny>

PETROVÁ, Kateřina. *Změny v povinné výbavě a v autolékárničce* [online]. 12.10.2018 [cit. 2020-08-06]. Dostupné z: <https://www.tzb-info.cz/bozp/18041-zmeny-v-povinne-vybave-a-v-autolekarnicce>

SIMOPT. *Zásady bezpečné jízdy*. [online]. 2014–2019 [cit. 2020-08-30]. Dostupné z: <https://www.bezpecnecesty.cz/cz/autoskola/teoreticke-znalosti/zasady-bezpecne-jizdy>

12BODŮ.CZ. *Bodový systém-tabulka pokut 2020* [online], 2011-2020 [cit. 2020-09-25]. Dostupné z: <https://www.12bodu.cz/bodove-prestupky.php>

12BODŮ.CZ. *Odpočet 3 bodů za absolvování Školení bezpečné jízdy* [online]. 2020 [cit. 2020-10-01]. Dostupné z: <https://www.12bodu.cz/skoleni-bezpecne-jizdy.html>

## **Zákony:**

ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)

ČESKO. Zákon č. 411/2005 Sb. ze dne 21. září 2005 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)

ČESKO. Zákon č. 374/2007 Sb. ze dne 6. prosince 2007 o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů

ČESKO. Vyhláška č. 156 ze dne 28. dubna 2008 o zdokonalování odborné způsobilosti řidičů a o změně vyhlášky č. 167/2002 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění zákona č. 478/2001 Sb.

ČESKO. Zákon č. 133/2011 Sb. ze dne 3. května 2011 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)

## **Přílohy**

Příloha 1: Vývoj počtu bodového konta .....	53
Příloha 2: Celkový počet registrovaných osobních automobilů v ČR .....	53
Příloha 3: Odečet 4 bodů za roční bezúhonnost.....	54
Příloha 4: Změna bodového hodnocení nejzávažnějších přestupků .....	54
Příloha 5: Změna bodového hodnocení za překročení rychlosti.....	55
Příloha 6: Změna bodového hodnocení u středně závažných přestupků .....	55
Příloha 7: Navrhovaná změna hodnocení přestupku.....	56
Příloha 8: Celkový počet bezúhonných řidičů .....	56
Příloha 9: Podané žádosti na odečet 3 bodů za absolvované školení bezpečné jízdy.....	57
Příloha 10: Zájem řidičů o školení .....	57

Příloha 1: Vývoj počtu bodového konta

Udělené body	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Rok												
2006	83 297	84 833	32 504	10 264	7 186	2 994	3 496	403	181	91	48	157
2007	120 247	203 447	78 878	47 183	27 450	20 205	26 954	6 124	3 910	2 419	1 522	5 106
2008	119 766	222 410	83 480	51 047	29 678	24 836	42 038	9 613	7 567	4 951	3 461	14 969
2009	132 979	221 247	98 304	51 669	36 098	27 903	47 381	10 878	8 979	6 075	4 274	24 212
2010	131 195	204 730	100 285	50 104	37 589	27 777	46 869	11 061	8 855	6 528	4 392	30 341
2011	98 962	213 514	113 987	49 288	39 554	25 464	44 389	10 463	8 658	6 540	4 317	34 694
2012	30 214	209 454	122 898	46 265	38 038	20 002	46 022	8 729	8 184	6 426	4 629	36 536
2013	29 083	199 450	123 324	44 814	36 187	18 622	43 039	7 707	7 211	6 005	4 652	37 423
2014	27 959	196 757	122 061	45 021	34 152	18 070	43 170	7 580	6 750	5 827	4 873	38 430
2015	26 447	190 804	121 145	43 252	32 957	17 437	43 862	7 070	6 438	5 562	4 796	39 507
2016	25 793	184 944	115 636	41 448	31 482	15 888	42 967	6 605	5 821	5 245	4 654	39 524
2017	25 144	168 296	106 509	39 409	28 969	14 042	40 545	5 777	5 022	4 785	4 354	39 609
2018	23 159	170 815	106 871	38 959	29 476	13 042	38 796	5 851	4 856	4 430	4 209	39 616
2019	23 725	171 122	98 444	39 711	29 148	12 793	39 513	5 469	4 630	4 228	4 253	39 906

Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování

Příloha 2: Celkový počet registrovaných osobních automobilů v ČR

Rok	Počet osobních automobilů
1996	3 349 008
2009	4 435 052
2010	4 496 232
2011	4 597 450
2012	4 734 317
2013	4 820 299
2014	4 937 206
2015	5 158 516
2016	5 368 661
2017	5 592 738
2018	5 802 521
2019	5 989 538

Zdroj: Svaz Dovozců Automobilů, vlastní zpracování

Příloha 3: Odečet 4 bodů za roční bezúhonnost

Rok	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Počet řidičů														
Leden			29 724	33 900	29 158	33 159	37 041	33 112						
Únor			37 987	39 117	34 263	41 104	46 111	30 839						
Březen			45 258	42 331	44 948	53 376	57 949	47 845						
Duben			44 727	49 017	52 124	53 975	56 064	45 156						
Květen			41 631	45 934	47 354	47 185	54 546	45 281						
Červen			43 702	45 824	49 612	49 455	55 143	41 608						
Červenec	Zavedení bodového systému	23 609	34 943	44 927	51 711	46 999	51 470	40 253						
Srpen		31 290	41 675	43 821	49 748	44 742	42 783	42 609						
Září		32 658	38 605	45 153	53 361	46 283	39 402	40 057						
Říjen		40 460	43 513	49 280	50 066	46 942	38 560	43 645						
Listopad		26 131	36 030	38 076	45 845	42 390	37 608	38 941						
Prosinec		34 566	22 155	29 914	35 687	26 031	25 974	20 523						
Celkem		188 714	459 950	507 294	543 877	531 641	542 651	469 869	450 158	443 934	436 311	421 031	386 917	388 200

Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování

Příloha 4: Změna bodového hodnocení nejzávažnějších přestupků

PŘESTUPEK	SOUČASNÁ BLOKOVÁ POKUTA (Kč)	NOVÁ BLOKOVÁ POKUTA (Kč)	SOUČASNÁ POKUTA VE SPRÁVNÍM ŘÍZENÍ (Kč)	NOVÁ POKUTA VE SPRÁVNÍM ŘÍZENÍ (Kč)	SOUČASNÉ BODY	NOVÉ BODY	SOUČASNÝ ZÁKAZ ŘÍZENÍ (měsíce)	NOVÝ ZÁKAZ ŘÍZENÍ (měsíce)
Jízda pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky	-	-	2 500 - 20 000	7 000 - 25 000	7 (nad 0,3 ‰)	6 (nad 0,3 ‰)	6 až 12	6 až 18
Stav vylučující způsobilost	-	-	25 000 - 50 000	7 000 - 25 000	7	6	12 až 24	6 až 18
Odmítnutí podrobení se testu na alkohol a jiné návykové látky	-	-	25 000 - 50 000	25 000 - 75 000	7	6	12 až 24	18 až 36
Vjždění na železniční přejezd přes zákaz	do 2 500 (pouze nemotorová vozidla)	5 000	2 500 - 5 000	7 000 - 25 000	7	6	1 až 6	-
Otáčení se, couvání, jízda v protisměru na dálnici	-	5 000	5 000 - 10 000	7 000 - 25 000	7	6	6 až 12	-
Porušení zákazu předjíždění	-	5 000	5 000 - 10 000	7 000 - 25 000	7	6	6 až 12	-
Jízda na červenou, nezastavení na signál, pokyn "Stůj!"	do 2 500	5 000	2 500 - 5 000 (4 000 - 7 500 recidiva)	7 000 - 25 000	5	6	1 až 6 (recidiva, úmysl u pokynu)	4 až 6 (úmysl u pokynu)

Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR, 2020

Příloha 5: Změna bodového hodnocení za překročení rychlosti

PŘESTUPEK	SOUČASNÁ BLOKOVÁ POKUTA (Kč)	NOVÁ BLOKOVÁ POKUTA (Kč)	SOUČASNÁ POKUTA VE SPRÁVNÍM ŘÍZENÍ (Kč)	NOVÁ POKUTA VE SPRÁVNÍM ŘÍZENÍ (Kč)	SOUČASNÉ BODY	NOVÉ BODY	SOUČASNÝ ZÁKAZ ŘÍZENÍ (měsíce)	NOVÝ ZÁKAZ ŘÍZENÍ (měsíce)
o 40 km/h v obci (50 km/h mimo obec) a více	-	-	5 000 - 10 000	7 000 - 25 000	5	6	6 až 12	6 až 18
o 20 km/h v obci (30 km/h mimo obec) a více	do 2 500	2 500	2 500 - 5 000	4 000 - 10 000	3	4	1 až 6 (recidiva)	-
o 10 km/h a více v obci nebo mimo ní	do 1 000	1 500	1 500 - 2 500	2 000 - 5 000	2 (v obci o více než 5 km/h, mimo obec o více než 10 km/h)	2	-	-
o méně než 10 km/h v obci nebo mimo ní	do 1 000	do 1 500 (domluva)	1 500 - 2 500	2 000 - 5 000		-	-	-

Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR, 2020

Příloha 6: Změna bodového hodnocení u středně závažných přestupků

PŘESTUPEK	SOUČASNÁ BLOKOVÁ POKUTA (Kč)	NOVÁ BLOKOVÁ POKUTA (Kč)	SOUČASNÁ POKUTA VE SPRÁVNÍM ŘÍZENÍ (Kč)	NOVÁ POKUTA VE SPRÁVNÍM ŘÍZENÍ (Kč)	SOUČASNÉ BODY	NOVÉ BODY	SOUČASNÝ ZÁKAZ ŘÍZENÍ (měsíce)	NOVÝ ZÁKAZ ŘÍZENÍ (měsíce)
Telefon za volantem	do 1 000	2 500	1 500 - 2 500	4 000 - 10 000	2	4	-	-
Řidič bez pásů, dítě bez autosedačky	do 2 000	1 500	1 500 - 2 500	2 000 - 5 000	4 (autosedačka) nebo 3 (pásy)	4	-	-
Nedání přednosti v jízdě	do 2 500	2 500	2 500 - 5 000	4 000 - 10 000	4	4	1 až 6 (recidiva)	-
Ohrožení při přejíždění z pruhu do pruhu	do 2 000	1 500	1 500 - 2 500	2 000 - 5 000	5	4	-	-
Neuposlechnutí zákazu nebo příkazu směru jízdy	do 2 000	-	1 500 - 2 500	7 000 - 25 000	-	-	-	4 až 6
Jízda na motocyklu nebo mopedu bez ochranné přilby	do 2 000	1 500	1 500 - 2 500	2 000 - 5 000	3	4	-	-
Řízení bez řidičského oprávnění	-	-	25 000 - 50 000	25 000 - 75 000	4	4	12 až 24	18 až 36
Jízda se zadrženým řidičským průkazem	-	-	5 000 - 10 000	7 000 - 25 000	7	4	6 až 12	6 až 18
12 bodů u "cizince"	-	-	25 000 - 50 000	25 000 - 75 000	-	4	12 až 24	18 až 36

Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR, 2020

Příloha 7: Navrhovaná změna hodnocení přestupku

PŘESTUPEK	SOUČASNÁ BLOKOVÁ POKUTA (Kč)	NOVÁ BLOKOVÁ POKUTA (Kč)	SOUČASNÁ POKUTA VE SPRÁVNÍM ŘÍZENÍ (Kč)	NOVÁ POKUTA VE SPRÁVNÍM ŘÍZENÍ (Kč)	SOUČASNÉ BODY	NOVÉ BODY	SOUČASNÝ ZÁKAZ ŘÍZENÍ (měsíce)	NOVÝ ZÁKAZ ŘÍZENÍ (měsíce)
Obecná bezpečná vzdálenost (2 sekundy)	do 2 000	1 500	1 500 - 2 500	2 000 - 5 000	-	-	-	-
Bezpečná vzdálenost 30 m (osobní auta), 50 m (nákladní vozy)	-	2 500	-	4 000 - 10 000	-	4	-	-

Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR, 2020

Příloha 8: Celkový počet bezúhonných řidičů

Rok	Celkový počet bezúhonných řidičů	1. absolutní diference	Koeficient růstu	Tempo přírůstku v %	Bazický index v %
2007	188 714	X	X	X	X
2008	459 950	271 236	2,437	143,73	244
2009	507 294	47 344	1,103	10,29	269
2010	543 877	36 583	1,072	7,21	288
2011	531 641	-12 236	0,978	-2,25	282
2012	542 651	11 010	1,021	2,07	288
2013	469 869	-72 782	0,866	-13,41	249
2014	450 158	-19 711	0,958	-4,19	239
2015	443 934	-6 224	0,986	-1,38	235
2016	436 311	-7 623	0,983	-1,72	231
2017	421 031	-15 280	0,965	-3,50	223
2018	386 917	-34 114	0,919	-8,10	205
2019	388 200	1 283	1,003	0,33	206
<b>Suma</b>	<b>5 770 547</b>	<b>16 624</b>	<b>1,062</b>	<b>X</b>	<b>X</b>

Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování



Příloha 9: Podané žádosti na odečet 3 bodů za absolvované školení bezpečné jízdy

Rok	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Počet žádostí:												
Leden	/				419	337	166					
Únor	/				237	/	166					
Březen	/				249	/	166					
Duben	/				257	568	214					
Květen	/				240	227	154					
Červen	/				281	166	154					
Červenec	/				164	166	160					
Srpen	/				199	166	145					
Září					192	166	129					
Říjen					266	166	180					
Listopad					232	166	193					
Prosinec					364	166	289					
Celkem	452	1 407	3 653	3 451	3 100	2 294	2 116	2 173	2 114	1 848	1 759	1 949

Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování

Příloha 10: Zájem řidičů o školení

x	y
Bodové konto	Počet zájemců o školení
1	33
2	352
3	1 123
4	1 154
5	3 035
6	2 748
7	4 519
8	4 466
9	5 418
10	4 617
11	/
12	/

Zdroj: Ministerstvo dopravy, vlastní zpracování