

**Česká zemědělská univerzita v Praze**

**Provozně ekonomická fakulta**

**katedra statistiky**



**Diplomová práce**

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

**Bc. Michaela Průchová**

© 2015 ČZU v Praze

# ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Katedra statistiky

Provozně ekonomická fakulta

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Průchová Michaela

Veřejná správa a regionální rozvoj nav.- Cheb

Název práce

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

Anglický název

**Point System and its impact upon road traffic safety in Czech Republic**

---

### Cíle práce

Cílem práce je statistická analýza vývoje bodovaných přestupků řidičů v České republice v souvislosti se zavedením bodového systému od 1.7. 2006. Práce bude zkoumat vliv systému na snížení nehodovosti a jejich následků a dále se zaměří i na problematiku chování řidičů v silničním provozu z hlediska pohlaví, věku a místa trvalého bydliště. Součástí řešení budou návrhy a doporučení pro zlepšení stávající situace. Podkladové údaje budou získány z databáze ČSÚ, Ministerstva dopravy ČR, Ministerstva vnitra ČR a podle potřeby z provedeného dotazníkového šetření.

### Metodika

Vytvořená databáze bude statisticky vyhodnocena pomocí metod z oblasti časových řad, indexní analýzy a z oblasti analýzy závislosti kvalitativních znaků.

### Harmonogram zpracování

Studium odborné literatury a odborných textů: 03/2013-09/2013

Předložení konečné podoby literární rešerše: 10/2013

Sběr a zpracování dat: 08/2013-01/2014

Předložení konečné podoby diplomové práce: 02/2014

## Rozsah textové části

60 - 80 stran

## Klíčová slova

bodový systém, dopravní přestupek, pozemní komunikace, bezpečnost, silniční provoz, dopravní nehoda, dotazníkové šetření, statistická analýza

## Doporučené zdroje informací

- BERAN, T. Nová pravidla silničního provozu: bodový systém a další změny silničního zákona. Brno: Computer Press, 2006. ISBN 80-251-0909-7.
- BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J., SEIDL, A. Zákon o silničním provozu s komentářem. Praha: Lenka Buštová Venice Music Production, 2012. ISBN 978-801-904270-3-7.
- BUŠTA, P., PŘIKRYL, V. Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla s komentářem a souvisejícími předpisy Praha, 2008. ISBN 978-80-902948-8-2.
- FASTR, P., ČECH, J. Zákon o pozemních komunikacích s komentářem a prováděcími předpisy. Praha: Linde a.s., 2007. ISBN 978-80-7201-635-8.
- HINDLS, R., HRONOVÁ, S., SEGER, J., FISCHER, J. Statistika pro ekonomy. Praha: Portál, 2004. ISBN 978-80-86946-43-6.
- KOČÍ, R., KUČEROVÁ, H. Silniční právo. Praha: Nakladatelství Leges s.r.o., 2009, ISBN 978-80-87212-10-3.
- NOVOTNÝ, P.: Bodový systém a pravidla silničního provozu platná od 1.7.2006, CPRESS 2006. ISBN 978-80-7226-736-1.
- SCHRÖTER, Z.: Nová pravidla a bodový systém. Praha: Grada Publishing, a.s., 2006. ISBN 80-247-1642-9.
- SVATOŠOVÁ, L., KÁBA, B. Statistické metody I.. Praha: ČZU v Praze, Provozně ekonomická fakulta v Praze, 2008. ISBN 978-80-213-1672-0.
- SVATOŠOVÁ, L., KÁBA, B. Statistické metody II. Praha: ČZU v Praze, Provozně ekonomická fakulta v Praze. 2008.. ISBN 978-80-213-1736-9.

Další literatura bude doporučena v průběhu zpracování diplomového úkolu.

## Vedoucí práce

Prášilová Marie, doc. Ing., CSc.

## Termín odevzdání

březen 2014



**doc. RNDr. Bohumil Kába, CSc.**

Vedoucí katedry



**prof. Ing. Jan Hron, DrSc., dr. h. c.**

Děkan fakulty

V Praze dne 4.11.2013

### Čestné prohlášení

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

V Praze dne 30.3.2015

---

## Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala paní doc. Ing. Marii Prášilové, CSc. za vedení, poskytování odborných konzultací a cenných rad při zpracování této diplomové práce. Dále bych chtěla poděkovat panu kpt. Bc. Lukáši Skibovi za vstřícný přístup při poskytnutí potřebných dat a informací z oblasti bodového hodnocení a nehodovosti na území České republiky. V neposlední řadě pak děkuji celé své rodině za podporu a trpělivost po celou dobu mého studia.

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

## **Souhrn**

Diplomová práce analyzuje systém bodového hodnocení porušení povinností stanovených zákonem, které bylo zavedeno do právního řádu ČR zákonem č. 411/2005 Sb., s účinností od 1. července 2006.

Pomocí statistické analýzy diplomová práce dokumentuje vývoj počtu dopravních nehod a jejich následků na lidských životech v období od zavedení tolik diskutovaného bodového hodnocení až do současnosti, konkrétně tedy v období let 2006-2013 a to ve všech krajích ČR. Práce je zaměřena na problematiku silničních dopravních nehod z hlediska nejčastějších příčin těchto nehod opět v období fungování bodového hodnocení. Sledovány byly počty dopravních nehod a počty těchto nehod se smrtelným následkem, jejichž příčinou byla nepřiměřená rychlost, nesprávné předjíždění, nedání přednosti a nesprávný způsob jízdy. Analýze bylo podrobena i chování řidičů z hlediska jejich pohlaví a věku. Závěrečná část práce shrnuje výsledky dotazníkového šetření, jehož tématem bylo „Bodové hodnocení řidičů v ČR“. Cílem dotazníkového šetření bylo zjistit úroveň základní informovanosti občanů ČR v oblasti bodového hodnocení, po více jak osmi letech od jeho zavedení. Na základě zjištěných výsledků a z vypracovaných analýz jsou vyvozeny návrhy a doporučení, která by mohla vést ke zvýšení bezpečnosti v oblasti silničního provozu.

## **Klíčová slova:**

bezpečnost, bodové hodnocení, doprava, dopravní nehoda, dotazníkové šetření, pozemní komunikace, přestupek, řidič, silniční provoz, statistická analýza

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

## **Summary**

This thesis analyzes the point's system of evaluation the violation of duty fixed by law, which was introduced in the Czech Republic by Act no. 411/2005 Coll., effective from 1<sup>st</sup> July 2006.

Via statistical analysis the thesis documents trends in the number of traffic accidents and their consequences on human lives using statistical analysis in years from the introduction of much discussed points system until now, specifically in the period of years 2006-2013. The aim of this thesis is to present the points system was leaded in all regions of the country. The thesis is also focused on the issues of traffic accidents from the point of view of the most common causes of these accidents, again during the functioning points system. In this period was followed the number of traffic accidents and the number of consequences on lives caused by no adequate speed, incorrect overtaking, non giving asset and incorrect way of drive. The analysis was obey by the behavior of drivers from the perspective of gender and age. The final part summarizes results of a survey on the topic "Points evaluation of drivers in the Czech Republic". The aim of this survey was to find out level of knowledge citizens' of the Czech Republic about points system, after more than eight years of introduction of points system. On the basis of the results of analysis are presented proposals and recommendation that could lead in increase of safety in road traffic.

## **Keywords:**

safety, points system, traffic, traffic accident, survey, roads, offence, driver, road operation, statistical analysis

# Obsah

<b>1. ÚVOD.....</b>	<b>10</b>
<b>2. CÍL PRÁCE A METODIKA .....</b>	<b>12</b>
2.1 Cíl práce .....	12
2.2 Metodika práce.....	12
2.2.1 Elementární charakteristiky časových řad .....	12
2.2.2 Vyrovnávání časových řad .....	13
<b>3. LITERÁRNÍ REŠERŠE .....</b>	<b>16</b>
3.1 Počátky bodového systému .....	16
3.2 Obecné vymezení bodového hodnocení porušení povinností .....	19
3.3 Účel bodového hodnocení porušení povinností .....	22
3.4 Pojem bodového hodnocení porušení povinností .....	23
3.4.1 Přestupek .....	23
3.4.2 Zavinění .....	24
3.4.3 Sankce .....	25
3.4.4 Projednání přestupků.....	25
3.5 Základní principy fungování bodového hodnocení v ČR .....	27
3.5.1 Řidič neví, kolik má bodů .....	29
3.5.2 Řidič má méně než 12 bodů .....	30
3.5.3 Řidič dosáhl 12 bodů .....	32
3.5.4 Řidič pozbyl řidičské oprávnění .....	33
3.6 Nejzávažnější jednání z hlediska bodového hodnocení .....	35
<b>4. PREVENCE DOPRAVNÍCH NEHOD .....</b>	<b>37</b>
4.1 Silniční dopravní nehoda .....	37
4.2 Preventivní dopravní programy .....	38
4.3 Integrovaný záchranný systém .....	39
4.4 Dopravní výchova řidičů .....	40
<b>5. ANALÝZA NEHODOVOSTI A Vlivu BODOVÉHO HODNOCENÍ NA BEZPEČNOST.....</b>	<b>42</b>
5.1 Dopravní nehodovost a její následky v krajích ČR .....	42



5.2 Dopravní nehodovost dle nejčastějších příčin .....	53
5.2.1 Nepřiměřená rychlost .....	53
5.2.2 Nesprávné předjíždění .....	54
5.2.3 Nedání přednosti .....	55
5.2.4 Nesprávný způsob jízdy .....	56
5.3 Dopravní nehodovost dle pohlaví řidičů .....	57
5.4 Dopravní nehodovost dle věku řidičů .....	60
5.5 Analýza nehodovosti .....	64
5.6 Dotazníkové šetření .....	73
5.6.1 Dosažené výsledky dotazníkového šetření .....	73
5.7 Návrhy a doporučení .....	83
<b>6. ZÁVĚR .....</b>	<b>88</b>
<b>7. SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A ZDROJŮ .....</b>	<b>91</b>
<b>8. SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK .....</b>	<b>96</b>
<b>9. SEZNAM TABULEK A GRAFŮ .....</b>	<b>97</b>
<b>10. PŘÍLOHY .....</b>	<b>99</b>

# 1. ÚVOD

*„Bodový systém...je skutečně likvidační, jak slyšíme všude kolem sebe, nebo je možnost do něj vplout, zvyknout si na něj a naučit se s ním žít, tak jako si člověk zvykne na všechny ostatní etické normy v životě?“<sup>1</sup>*

Novela zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů (*dále jen zákon o silničním provozu, zkr.: ZOSP*), a to zákonem č. 411/2005 Sb., kterým bylo od 1. července 2006 zavedeno bodové hodnocení porušení povinností stanovených zákonem<sup>2</sup> (*dále i „bodový systém“*), přinesla kromě již zmíněného zavedení bodového hodnocení, další dvě zásadní změny, jimiž jsou podstatně vyšší pokuty a možnost zadržet řidičský průkaz policií na místě. Je nepochybné, že platnost a potažmo tedy účinnost tohoto zákona s sebou přináší nezpochybnitelný vliv na bezpečnost silničního provozu v České republice.

Zákon o silničním provozu lze s nadsázkou označit za velmi populární zákon, neboť tento se přímo dotýká více než šesti a půl milionů lidí v České republice – všech těch, kteří vlastní řidičský průkaz. Ovšem ve skutečnosti je počet těch, kterých se tento zákon dotýká ještě mnohem vyšší, protože v nějaké podobě se s tímto zákonem v každodenním běžném životě setkávají kromě řidičů i chodci, cyklisté, či dopravní společnosti a jejich zaměstnanci.

Bodové hodnocení porušení povinností stanovených zákonem je systémem, který se zcela nepochybně dotýká každého držitele řidičského oprávnění, zkráceně tedy každého řidiče. Tak jako na každý segment lidské činnosti, lze i na bodové hodnocení porušení povinností stanovených zákonem, což je zákonná definice běžně užívaného sousloví - bodový systém, nahlížet z různých hledisek. Jinak bude tento systém vnímat policista či strážník, jinak správní orgán, a zcela jinak přestupce, řidič či oběť trestného činu v dopravě. Negativní vymezení je dáno zejména ze strany samotných řidičů a spočívá v tom, že se jedná o prostředek, který nutí řidiče omezit svá chování v silničním provozu tak, aby byla v souladu se zájmy společnosti. Takto vymezené negativní pojetí je však zároveň

---

<sup>1</sup> *Jak přežít nová pravidla silničního provozu a bodový systém*. 1. vyd. Česko: František Beníšek, 2006, 45 s., ISBN 80-903691-4-6.

<sup>2</sup> zákonná definice – zákon č. 361/2000 Sb., zákon o silničním provozu; Hlava V., ust. § 123a

pojetím pozitivním a to ve vztahu k ostatním členům společnosti, v tomto případě zejména k ostatním účastníkům silničního provozu, tedy zejména těch, kteří jsou jednatelů řidičů, kteří páchají dopravní přestupky, omezení či poškození. Zcela jednoznačně pozitivní vymezení tedy spočívá v předpokladu zvýšení bezpečnosti silničního provozu popřípadě snížení jeho nebezpečnosti, která je dána především lidským faktorem – chováním specifické skupiny osob – řidičů.

## 2. CÍL PRÁCE A METODIKA

### 2.1 Cíl práce

Cílem práce je statistická analýza vývoje bodovaných přestupků řidičů a nehodovosti v České republice v souvislosti se zavedením bodového hodnocení porušení povinností stanovených zákonem od 1. července 2006. Na základě zjištěných dat a skutečností bude vyhodnocen dopad zavedení a následné fungování tohoto bodového hodnocení ve vazbě na bezpečnost silničního provozu. Práce zkoumá vliv bodového hodnocení na snížení nehodovosti a jejich následků a dále je zaměřena také na problematiku chování řidičů v silničním provozu z hlediska pohlaví, věku a jednotlivých krajů České republiky. V průběhu práce bude analyzováno a vyhodnoceno dotazníkové šetření, jehož cílem bylo zjistit úroveň základní informovanosti občanů ČR v oblasti bodového hodnocení po více než osmi letech od jeho zavedení. Součástí řešení předkládané práce budou návrhy a doporučení pro zlepšení stávající situace v oblasti bodového hodnocení porušení povinností stanovených zákonem a bezpečnosti silničního provozu.

### 2.2 Metodika práce

Předkládaná práce je zpracována na základě studia odborné literatury z oblasti dopravy a bezpečnosti silničního provozu, platné právní úpravy, ale také z internetových zdrojů, např. Centra dopravního výzkumu, a dalších zdrojů. Podkladové údaje byly získány z Ministerstva dopravy ČR, Systému dopravních statistik, od Policie ČR a z vlastního dotazníkového šetření. Následně vytvořená databáze byla statisticky vyhodnocena pomocí metod z oblasti časových řad a indexní analýzy.

#### *2.2.1 Elementární charakteristiky časových řad*

Časovou řadou rozumíme posloupnost věcně a prostorově srovnatelných pozorování (dat), která jsou jednoznačně uspořádána z hlediska času směrem od minulosti do současnosti. Modely časových řad jsou vhodné pro veličiny, na které má vliv mnoho faktorů obtížně podchytitelných, popřípadě nekontrolovatelných a nepostižitelných.<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> SVATOŠOVÁ, Libuše, Bohumil KÁBA a Marie PRÁŠILOVÁ. Zdroje a zpracování sociálních a ekonomických dat: učební texty. Vyd. 1. V Praze: Česká zemědělská univerzita v Praze, Provozně ekonomická fakulta, Katedra statistiky, 2004, 194 s. ISBN 80-213-1189-4.

Časové řady mají své elementární charakteristiky, které slouží k přehlednému a stručnému shrnutí informací o základních vlastnostech analyzované časové řady:

**Diference prvního řádu** – charakterizují absolutní přírůstek nebo úbytek zkoumaného ukazatele v určitém období oproti bezprostředně předcházejícímu období, těchto prvních absolutních diferencí je celkem  $n - 1$ .

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

**Průměrný absolutní přírůstek** – je používán jako úhrnná charakteristika pro celou časovou řadu a je vypočítán jako aritmetický průměr z prvních diferencí.

$$\bar{d}_1 = \frac{(y_2 - y_1) + (y_3 - y_2) + \dots + (y_n - y_{n-1})}{n - 1} = \frac{y_n - y_1}{n - 1}$$

**Relativní diference** – často v praxi nazývána jako tempo přírůstku, představuje procentní poměr absolutního přírůstku (první diference  $d_{1i}$ ) k příslušnému členu časové řady.

$$r_i = \frac{d_{1i}}{y_{i-1}} \cdot 100$$

**Koeficient růstu** – udává relativní postupnou rychlost změn hodnot v časové řadě,

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

**Průměrný koeficient růstu** – je uváděn jako úhrnná charakteristika relativních změn pro celou časovou řadu a je geometrickým průměrem z jednotlivých indexů růstu časové řady.

$$\bar{k} = \sqrt[t-1]{\frac{y_2}{y_1} \cdot \frac{y_3}{y_2} \cdot \dots \cdot \frac{y_t}{y_{t-1}}} = \sqrt[t-1]{\frac{y_t}{y_1}}$$

### 2.2.2 Vyrovnávání časových řad

Nejdůležitějším úkolem analýzy časových řad je nalezení základní vývojové tendence - nalezení trendu časové řady. Postupy, kterými se trend stanovuje, se označují jako vyrovnávání časových řad. V diplomové práci bylo toto vyrovnávání realizováno

analytickým způsobem, tzn., byly identifikovány takové analytické modely trendu, které co nejlépe popisovaly zkoumané časové řady sledovaných ukazatelů nehodovosti s těžkými zraněními a nehodovosti s usmrcením.

Z klasických trendových modelů, které považují všechny hodnoty dané časové řady za stejně důležité pro konstrukci následných předpovědí, byl v dané práci použit lineární trendový model, exponenciální model, mocninný model a kvadratický model.

Lineární model bývá doporučován v případech, kdy první diference, tzn. absolutní přírůstky analyzované časové řady, zůstávají relativně stabilní. Tento model lze použít tehdy, když je potřeba určit alespoň orientačně základní směr vývoje časových řad nebo může sloužit v určitém omezeném časovém intervalu jako vhodná aproximace ostatních trendových funkcí.<sup>4</sup>

**Lineární funkce:**  $y_t = a + bt$   $t = 1, 2, 3, \dots, n$

Strukturální parametry této funkce, tzn. hodnoty koeficientů a, b, je možné získat aplikací metody nejmenších čtverců.

**Kvadratická funkce:**  $y_t = a + bt + ct^2$

**Exponenciální funkce:**  $y = f(x) = a^x$ ; kde:  $a \in \mathbb{R}$ ,  $a > 0$ ,  $a \neq 1$

**Mocninná funkce:**  $f: x \rightarrow ax^r$ ; kde:  $a, r \in \mathbb{R}$

Ukazatelem, který je standardně počítán a slouží k syntetickému popisu, je:

**Index determinace**

$$I^2 = 1 - \frac{\sum(y_t - y'_t)^2}{\sum(y_t - \bar{y})^2}$$

Index determinace zjišťuje, jak proměnlivost jedné (nezávislé) proměnné, ovlivňuje proměnlivost druhé (závislé) proměnné, jinak řečeno z kolika procent variabilita nezávisle proměnné vysvětluje variabilitu závisle proměnné, a nabývá hodnot z uzavřeného intervalu  $\langle 0, 1 \rangle$ .

---

<sup>4</sup> SVATOŠOVÁ, Libuše a Bohumil KÁBA. *Statistické metody II*. Vyd. 1. V Praze: Česká zemědělská univerzita, Provozně ekonomická fakulta, 2008, 107 s. ISBN 978-80-213-1736-9.

Pokud se hodnota indexu determinace blíží jedné, lze říci, že model lépe vystihuje průběh zkoumané časové řady. Jestliže se hodnoty indexu determinace blíží nule, znamená to stále menší soulad mezi modelem a časovou řadou. Za nejvhodnější podklad pro popis vývoje analyzované časové řady lze považovat takovou trendovou funkci, která vede k maximální hodnotě indexu determinace. Kromě indexu determinace se často používá jeho odmocniny - index korelace.<sup>5</sup>

Stupnice těsnosti závislosti podle indexu determinace ( $I^2$ ), popř. koeficient determinace ( $R^2$ ) je zhruba tato:

$R^2 < 10 \%$	těsnost nízká
$10 \% \leq R^2 < 25 \%$	těsnost mírná
$25 \% \leq R^2 < 50 \%$	těsnost význačná
$50 \% \leq R^2 < 80 \%$	těsnost velká
$80 \% \leq R^2$	těsnost velmi vysoká

---

<sup>5</sup> SVATOŠOVÁ, Libuše a Bohumil KÁBA. *Statistické metody II*. Vyd. 1. V Praze: Česká zemědělská univerzita, Provozně ekonomická fakulta, 2008, 107 s. ISBN 978-80-213-1736-9.

## 3. LITERÁRNÍ REŠERŠE

### 3.1 Počátky bodového systému

Bodový systém jako prostředek ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu není nepochybně originálním dílem našich zákonodárců, jak by se mohlo zdát, neboť obdobné systémy, byť v různých modifikacích, fungují v mnoha jiných státech světa. Z tabulky v příloze č. 1 diplomové práce je zřejmé, že jako první zavedlo systém bodového hodnocení přestupků v Evropě Německo, a to již roku 1974. Dále pak např. Francie, Polsko, Řecko, Velká Británie, Irsko, Itálie, v roce 2005 Rakousko a Dánsko, od r. 2006 Španělsko stejně jako Česká republika.

V zájmu objektivního posouzení problematiky tzv. bodového systému je nutno se podívat na dobu, kdy žádný bodový systém v dopravě náš právní řád ještě neznal, ale již je možno vysledovat jeho počátky. S rozvojem silniční dopravy se vyskytla potřeba stanovit přesnější pravidla provozu a logicky i sankce za jejich porušení. Samý počátek bodového systému tak lze vysledovat s časovým přesahem do právního řádu bývalého Československa, neboť určitá forma bodového systému byla v Československu již v 50. letech minulého století.

S řidičským průkazem byla spojena tzv. vložka s deseti útržky, bez této vložky byl řidičský průkaz neplatný. Jednotlivé útržky vložky postupně odnámal okresní národní výbor nebo orgán Národní bezpečnosti, a to tehdy, dopustil-li se řidič vážného dopravního přestupku. Tedy přestupku, jímž řidič projevil podle tehdejší zákonné citace, hrubou bezohlednost k bezpečnosti ostatních účastníků provozu. Útržek vložky odejmul okresní národní výbor též tehdy, když se řidič dopustil opětovně přestupků v provozu. S posledním útržkem byl řidiči odebrán i řidičský průkaz.<sup>6</sup>

Užívání tzv. kupónů a vložek k řidičským průkazům bylo jistě předchůdcem a inspirací k zavedení dnes užívaného bodového systému. Již ustanovení zákona č. 328/1951 Ú.1.<sup>7</sup>, které bylo provedeno vládním nařízením č. 11/1951 Sb., jímž se prováděl zákon o provozu na veřejných silnicích, presumovalo v ustanovení § 59 odst. 2, že: „*S řidičským*

---

<sup>6</sup> HÁJEK, Miroslav. *Jak nepřijít o řidičský průkaz*. Vyd. 1. Praha: Grada Publishing, 2008, 96 s. ISBN 978-80-247-2213-9.

<sup>7</sup> Ú.1. – Úřední list, jednalo se o sbírku, ve které byla vyhlášována rozhodnutí, opatření a sdělení prezidenta republiky, Národního shromáždění, ... ; zřízena zákonem Národního shromáždění Republiky československé č. 77/1959 Sb., zákon o Sbírce zákonů a Úředním listě.



*průkazem může být spojena zvláštní vložka s útržky, které okresní národní výbor nebo orgán národní bezpečnosti oddělí, dopustí-li se držitel řidičského průkazu vážného přestupku v silničním provozu.*“ Toto ustanovení vládního nařízení bylo patrně prvním, které mimo sankce peněžního charakteru a dokonce i sankce vězením<sup>8</sup>, zavedlo podpůrnou možnost při posuzování vyjmenovaných orgánů k rozhodování o řidičské způsobilosti a platilo až do 1. 7. 1964. Uvedeným datem nabyla účinnosti vyhláška ministerstva vnitra č. 87/1964 Sb., o řidičských průkazech, která v ust. § 20 odst. 4 stanoví, že „*Kupóny k řidičským průkazům vydaným na základě dřívějších předpisů platí napříště jako vložky.*“, a v ust. § 10 stejné vyhlášky je uvedeno, že: „*V této vložce vyznačují orgány Veřejné bezpečnosti závažnější dopravní přestupky.*“, přičemž tato ustanovení vyhlášky pozbyla účinnosti dnem 31. 1. 2001.

Je tedy zřejmé, že jak v minulosti, tak stejně v současné době, jsou určitá jednání natolik závažná, že jsou za ně ukládány různé sankce od pokut ukládaných podle zákona o přestupcích, zákona o silničním provozu, po zákaz činnosti dle zákona o silničním provozu, až po zákaz činnosti a odnětí svobody dle zákona trestního. Společenské působení a regulace takovýchto jednání je velice omezené. Především se jedná o různou osvětovou činnost Ministerstva dopravy ČR, Policie ČR, samostatného oddělení Ministerstva dopravy – BESIPu, který je dále také garantem realizace a plnění Národní strategie bezpečnosti silničního provozu pro období 2011–2020, přičemž cílem této strategie je snížit počet usmrcených osob v silničním provozu do roku 2020 na úroveň průměru států Evropské unie a snížit také počet těžce zraněných osob o 40% oproti roku 2009. Osvětová činnost prováděna výše uvedenými činiteli je pak šířena hromadně zejména sdělovacími prostředky. Další směr regulace společensky nebezpečného chování je zákonná regulace. Tato regulace je sice prostředkem, který je nejúčinnějším, na druhou stranu má však mnohá úskalí, která je nutno překonat k tomu, aby nová zákonná úprava mohla působit na ty, kterým je určena (*recipienti norem*). Jedná se zejména o zdoluhavý proces tvorby zákona a to od jeho návrhu, přes proces přijetí v poslanecké sněmovně, v senátu, až po podpis prezidenta. V poslední řadě pak hraje svoji roli i délka tzv. legisvakanční lhůty, což je

---

<sup>8</sup>Vládní nařízení 242/1939 o chování v silniční dopravě – dopravní řád silniční - § 49 – Trestní ustanovení: „*Kdo jedná úmyslně nebo z nedbalosti proti předpisům tohoto nařízení nebo proti předpisům vydaným na jeho základě - nejde-li o čin trestný soudně - bude potrestán pokutou do 2.000 Kč nebo vězením do 5 dnů, za okolností zvláště přitěžujících pokutou do 5.000 K nebo vězením do 14 dnů. Pro případ nedobytnosti uložené pokuty jest zároveň uložiti náhradní trest vězení podle míry zavinění v rámci sazby trestu na svobodě.*“

časové rozmezí – doba mezi platností zákona, tedy tím, kdy byl zákon náležitě podle zákona vyhlášen a stal se součástí právního řádu<sup>9</sup> a jeho účinností – tedy momentem, kdy jeho adresátům začnou z platného zákona vznikat práva a povinnosti<sup>10</sup>, což může mnohdy trvat i řadu měsíců. V případě nového zákona o silničním provozu byla tato lhůta poměrně krátká, jednalo se o pouhých 42 dnů. Tato „krátká“ lhůta byla určena především řidičům, kterých se změna zákona přímo dotkla. Další problém zákonných úprav vzniká při pozdějším zjištění, že zákon nereguluje účinným způsobem to, co bylo původně zamýšleno a na toto je nutno reagovat a upravit nové společenské poměry, které původní zákon buďto neupravoval vůbec nebo je upravoval nedostatečně. V takovém případě se povětšinou postupuje cestou zákonných novelizací – tedy striktně formálním procesem jejich tvorby a přijetí, aby v konečném důsledku bylo vytvořeno ve společnosti prostředí, které je touto normou předpokládáno. Ačkoliv je zákon o provozu na pozemních komunikacích účinným od počátku roku 2001 byl do současné doby již 49x novelizován.<sup>11</sup>

System bodového hodnocení byl navrhován již v původním návrhu silničního zákona, ovšem tato úprava byla nakonec z návrhu zákona vypuštěna, neboť nebyla dostatečně propojena se skutkovými podstatami přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích a také v době před přijetím bodového systému nebyl zaveden centrální registr řidičů. Právě z výše popsaných důvodů se nepodařilo systém bodového hodnocení přijmout dříve, než desátou novelou ZOSP, zákonem č. 411/2005 Sb., která nabyla účinnosti dnem 1. 7. 2006. Touto novelou bylo do zákona o silničním provozu včleněno ustanovení § 123a – 123f a to jako hlava V. s názvem: „*Bodové hodnocení porušení povinností stanovených zákonem*“. V této fázi tak sice zákon zřídil bodový systém, ale zcela nepochybně zákonodárce opomněl zákonné znění provázat s tzv. bodovanými přestupky. Přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu byly do té doby upraveny v ustanovení § 22 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích. Do zákona o silničním provozu byly přestupky v dopravě začleněny nově jako správní delikty a to až 27 novelou tohoto zákona č. 133/2011 Sb. s účinností od 1. srpna 2011. Na tuto novelu zákona „kynulo těsto“ dva roky a v květnu 2011 ji poslanci a senátoři upekli.

---

<sup>9</sup>KNAPP, Viktor. *Teorie práva*. 1. vyd. Praha: C.H. Beck, 1995, xvi, 247 s. Právnícké učebnice (C.H. Beck). ISBN 34-064-0177-5., s. 163, 164

<sup>10</sup>KNAPP, Viktor. *Teorie práva*. 1. vyd. Praha: C.H. Beck, 1995, xvi, 247 s. Právnícké učebnice (C.H. Beck). ISBN 34-064-0177-5., s. 164

<sup>11</sup> stav ke dni 21.3.2015

Nejdiskutovanějšími změnami, které přineslo nové znění ZOSP je novelizované pojetí bodového hodnocení a přestupků. Přestupky a sankce byly vypuštěny z přestupkového zákona a zařazeny přímo do ZOSP, a to do nového paragrafu 125c. Skutkové podstaty přestupků tak, jak jsou uvedeny v § 125c ZOSP, mají nepopiratelný vliv na bezpečnost silničního provozu. Některé z těchto přestupků jsou však společensky závažnější – škodlivější, a proto u nich byla dána potřeba jejich evidence, která vede k zjištění řidiče, který nedodrží daná pravidla. Společnost se tak aplikací bodového systému snaží zajistit případný postih neukázněných řidičů, zvýšit bezpečnost silničního provozu tím, že hrozbou evidence takovýchto tzv. obodovaných jednání, tato omezí na únosnou míru.

Závěrem je nutno zmínit rozhodnutí Nejvyššího správního soudu v Brně<sup>12</sup>, který ve svém rozhodnutí judikoval dvě důležité konstanty, které mají vliv na činnost správních orgánů ve správním řízení o udělení bodů:

1) „Z ustanovení § 123a zák. č. 361/2000 Sb. ZOSP lze dovodit, že systém bodového hodnocení řidičů nepředstavuje nepřiměřené prolomení zásady *ne bis in idem*<sup>13</sup>, neboť nejde o sankční, nýbrž o administrativní opatření. Sleduje se jím kázeň řidičů; hrozbou dosažení maximální hranice dvanácti bodů, po které následuje odebrání řidičského oprávnění, působí na řidiče preventivně nápravně.“

2) „Ustanovení § 123c odst. 2 zák. č. 361/2000 Sb., ZOSP upravuje záznam bodů v situaci, kdy řidič spáchá jedním skutkem více přestupků či trestných činů. V takovém případě se zaznamenává počet bodů pro nejzávažnější z nich. Spáchá-li řidič více deliktů více jednotlivými skutky, zaznamenávají se body za každý skutek zvlášť dle § 123b odst. 1 cit. zákona.“

### 3.2 Obecné vymezení bodového hodnocení porušení povinností

Bodový systém je systém evidence a započítávání jednotlivých porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích, kdy při dosažení určitého počtu bodů dojde k odebrání řidičského oprávnění.<sup>14</sup>

---

<sup>12</sup>Nejvyšší správní soud v Brně – rozhodnutí 2 As 19/2009-93 ze dne 10. 12. 2009 – JUDr. Miluše Došková

<sup>13</sup>*ne bis in idem* – ne dvakrát o tomtéž, resp. o stejné věci nesmí být rozhodováno dvakrát

<sup>14</sup>BERAN, Tomáš. *Nová pravidla silničního provozu: bodový systém a další změny silničního zákona*. Vyd. 1. Brno: Computer Press, 2006, 99 s. Rady a tipy pro řidiče. ISBN 80-251-0909-7.

Bodový systém je systém sledování opakovaného páchaní dopravních přestupků zavedený od 1. 7. 2006 a jeho podstatou je přičítání bodů až ke hranici 12 bodů. V případě dosažení 12bodové hranice ztrácí řidič odbornou způsobilost k řízení motorových vozidel na jeden rok, což pro něho znamená nejen rok zákazu řízení, ale také po jeho skočení povinnost vrátit se zpátky do autoškoly a odbornou způsobilost k řízení motorových vozidel znovu získat, včetně povinnosti podrobit se psychotestům.<sup>15</sup>

O bodovém systému se již před deseti lety zmínil také Karel Havlík, když systém nazval „bodovací“ a ve své knize mimo jiné uvádí: „*Bodovací systém je považován dopravními psychology za jeden z optimálních prostředků slučujících represí s prevencí. Hodnocení dopravního chování za pomoci předem stanoveného a motoristům známého bodování má určitý punc objektivity.*“<sup>16</sup>

Samo bodové hodnocení je zařazeno do systému, které je v rámci právního řádu včleněno do segmentu správního práva. Zákon o silničním provozu definuje bodový systém takto: „*Bodovým hodnocením se zajišťuje sledování opakovaného páchaní přestupků, jednání, které má znaky přestupku podle jiného právního předpisu, nebo trestných činů, spáchaných porušením vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích řidičem motorového vozidla nebo že se řidič porušování těchto povinností nedopouští.*“<sup>17</sup> Důvodová zpráva, která byla vypracována k návrhu zákona č. 411/2005 Sb. (sněmovní tisk č. 833) pracuje s termínem „trestné“ body, ale níže již konstatuje, že body nejsou trestem, ale pouze: „*administrativním opatřením ohodnocujícím nebezpečnost spáchaného přestupku nebo trestného činu.*“

Z praxe je však zřejmé, že převážná většina řidičů vyznačení bodové nebezpečnosti spáchaného přestupku subjektivně jako trest pociťuje. Vnímání tohoto opatření jako trestu má jistě řadu příčin. Celkem početnou skupinou osob, která vnímá tzv. „vybodování“ jako trest, jsou jistě řidiči profesionálové, u kterých vede záznam maximálního počtu bodů ke ztrátě zdroje obživy. Další skupinou jsou ti, kteří jsou si vědomi toho, že navrácení řidičského oprávnění pro ně bude spojeno s přezkoušením odborné způsobilosti včetně předložení aktuálního posudku o zdravotní způsobilosti a dopravně psychologického

---

<sup>15</sup>BERAN, Tomáš. *Právní rádce pro řidiče*. Vyd. 1. Brno: Computer Press, 2014, 181 s. ISBN 978-80-264-0260-2.

<sup>16</sup>HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. 1. vyd. Praha: Portál, 2005, 223 s. ISBN 80-7178-542-3.

<sup>17</sup> ustanovení § 123a) zákon č. 361/2000 Sb., zákon o silničním provozu

vyšetření. Když připustíme, s ohledem na stav korupce ve společnosti, že patrně ne všichni řidiči získali svá řidičská oprávnění striktním dodržením zákonného postupu, pak lze jistě vnímat jejich obavy z udělení bodů za přestupky či trestné činy jako obavy z trestu.

Prvotním smyslem zavedení systému bodového hodnocení však bylo posílení bezpečnosti silničního provozu. Tento systém je určen k postihu recidivy páčání dopravních přestupků a společně se systémem finančních sankcí – pokut, má působit jak preventivně, tak represivně na ty řidiče, kteří pravidla daná ZOSP nedodržují jako **a) tzv. běžní – řádní řidiči**, kteří výjimečně zákonné pravidlo poruší (*zapomenou, přehlédnou, neuvědomí si, ...*) a **b) řidiči – recidivisté** – kteří zákonná pravidla porušují ať již z jejich neznalosti nebo z mnoha dalších příčin, které se u těchto řidičů vyskytují opakovaně (*zdravotní stav, spěch, riskantní způsob jízdy, abúzus návykových látek, ...*). Z uvedeného je tedy nepochybné, že cílem zavedení bodového systému bylo jednak potlačení nárůstu dopravních nehod a dále získání přehledu o rizikových řidičích, kteří nerespektují daná pravidla, přičemž jejich rizikovost spočívá hlavně ve vztahu k zavinění dopravních nehod.

Systém bodového hodnocení porušení povinností stanovených zákonem lze v obecné rovině vymezit jako prostředek, jehož uplatnění v rámci provozu na pozemních komunikacích eviduje vybrané přestupky a trestné činy proti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, kdy řidičům mohou být za zmíněné přestupky či trestné činy zaznamenány „trestné body“ do určité výše, popř. mohou být tyto body odečítány od předem stanoveného základu.

Existují v podstatě dva systémy, buď jsou řidiči načítány trestné body anebo mu jsou body odečítány. Pokud řidič dosáhne hranice bodů, respektive ve druhém případě všechny body ztratí, následuje odejmutí řidičského průkazu, pro jehož navrácení jsou stanoveny podmínky.<sup>18</sup>

Z uvedeného je zřejmé, že je na každém státě, jakou formu bodového hodnocení porušení povinností stanovených zákonem zvolí. Vybrat si může mezi formu přičítací či odečítací. Jak již napoví názvy těchto dvou systémů, zákonodárce prostřednictvím právní normy buď stanoví bodovou hranici, kdy každý řidič má na svém „řidičském kontě“ k dispozici určitý počet bodů, a pokud se dopustí protiprávního a bodově hodnoceného jednání, pak o tyto body postupně přichází - tyto se mu od stanovené hranice odečítají.

---

<sup>18</sup>HÁJEK, Miroslav. *Jak nepřijít o řidičský průkaz*. Vyd. 1. Praha: Grada Publishing, 2008, 96 s. ISBN 978-80-247-2213-9.

Nebo lze zvolit formu přičítací, kterou mimo jiné zvolila také Česká republika, kdy každý řidič „začíná“ s nulovým počtem bodů, a pokud se opakovaně dopouští protiprávního a bodovaného jednání, jsou mu body v rámci bodového hodnocení porušení povinností stanovených zákonem na jeho „řidičské konto“ připsávány, až do dosažení hranice, která je opět stanovena každým státem v jiné výši.

Tyto body v rámci bodového hodnocení je pak potřeba chápat nikoliv jako sankci za přestupek nebo trest za trestný čin, ale pouze jako administrativní opatření, které ohodnocuje nebezpečnost spáchaného přestupku nebo trestného činu a registruje jeho spáchání. Bodové hodnocení by mělo v ČR přispět zejména k postižení recidivy páchaní přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích a samozřejmě by měl tento systém přispívat ke zvýšení kázně řidičů motorových vozidel a také ke zvýšení jejich ohleduplnosti vůči ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích.

### **3.3 Účel bodového hodnocení porušení povinností**

Stěžejním účelem bodového systému je postih recidivního páchaní deliktů proti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Pro určité skupiny řidičů nejsou sankce spočívající třeba i v opakovaném ukládání pokut dostatečné a neodrazují je před pácháním dalších přestupků. Preventivní účinek pak může zajistit hrozba ztráty řidičského oprávnění. Bodový systém pak představuje administrativní postup, kterým se hodnotí závažnost spáchaných přestupků, jež může vést až k pozbytí řidičského oprávnění, jako důsledku tzv. „naplnění bodového konta“. Na druhou stranu umožňuje koncepci bodového hodnocení řidiči kdykoli před tím, než tento krajní důsledek nastane, přizpůsobit své chování v silničním provozu zákonným požadavkům a tím hrozbu ztráty řidičského oprávnění odvrátit.<sup>19</sup>

Účel bodového hodnocení je možno vysledovat v několika rovinách, které se vzájemně prolínají. Primární rovinou - účelem zavedení bodového systému je zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Jedná se tak o nástroj, který pomáhá snižovat škody vzniklé na životech, zdraví a majetku účastníků silničního provozu. Dalším stupněm je rovina preventivně – výchovná, která působí na řidiče, kteří opakovaně porušují předpisy o

---

<sup>19</sup> **Bezpečnost silničního provozu – BESIP** [online] [cit. 2014-10-26] Dostupné z [www: <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/rada/archiv/16/besip-Vyhodnoceni-ucinnosti-bodoveho-a-sankcniho-systemu.doc>](http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/rada/archiv/16/besip-Vyhodnoceni-ucinnosti-bodoveho-a-sankcniho-systemu.doc)

provozu na pozemních komunikacích. Cílem tohoto působení je navodit takovou situaci, aby si řidič uvědomil své dosavadní chování v silničním provozu a v dalším jej přizpůsobil daným pravidlům, což v konečném důsledku opět působí na bezpečnost silničního provozu. Poslední stupeň bych nazvala preventivně – sankční, neboť řidič, kterému je pro opakované porušení pravidel silničního provozu zaznamenáno 12 bodů, pozbývá řidičského oprávnění. Ačkoliv dle výše uvedeného názoru Ústavního soudu nejde o sankční, ale pouze administrativní opatření, má se za to, že účastníci silničního provozu udělování bodů jako sankci vnímají. Autorka se přiklání k tomu, že se jedná o tzv. sankci „*sui generis*“ tedy sankci svého druhu, která je takto i širokou škálou účastníků silničního provozu přijímána. Záznam bodů za opakující se páchání dopravních přestupků je velice citelný např. pro řidiče z povolání nebo osoby, které využívají vozidla pro cestu do zaměstnání nebo jsou na něm existenčně – zdravotně závislí. V užším smyslu pak toto opatření působí v nejbližším okolí přestupce zcela jistě preventivně, v širším smyslu pak pozbytí řidičského oprávnění (*dále také zkr.: ŘO*) vede k vyřazení tzv. „nepoučitelného“ jedince z účasti na silničním provozu, což má opět nepochybný vliv na bezpečnost silničního provozu. Z výše uvedeného je zřejmé, že společným bodem všech tří rovin je zajištění co možná nejvyšší míry bezpečnosti silničního provozu.

### **3.4 Pojem bodového hodnocení porušení povinností**

Pojmově lze bodový systém vymezit jako souhrn výše uvedeného, tedy jako: *Systém bodového hodnocení v zákoně taxativně vyjmenovaných přestupků v silničním provozu, kdy příslušný orgán za spáchání konkrétních přestupků či trestných činů ukládá a eviduje u konkrétního řidiče body dané každému přestupku zákonem, přičemž dosažení zákonem stanovené maximální bodové hranice vede k pozbytí odborné způsobilosti, v tomto případě k pozbytí řidičského oprávnění, které lze opětovně nabýt pouze zákonem stanoveným způsobem, vše v zájmu ochrany účastníků silničního provozu a zvýšení jeho bezpečnosti.*

#### **3.4.1 Přestupek**

Z hlediska výše uvedeného, kdy je zřejmé, že systém bodového hodnocení se zcela jasně váže ke konkrétním přestupkům v dopravě, je nutné uvést pojem přestupku a tento vysvětlit. Přestupek má jednak formální znak (jednání musí být ve zvláštní části zákona za přestupek výslovně označeno, např. překročení nejvyšší dovolené rychlosti), tak i znak

materiální (jednání musí porušovat nebo ohrožovat zájem společnosti),<sup>20</sup> kdy prioritním zájmem společnosti je zejména ochrana života a zdraví.

Přestupkem je zaviněné jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti a je za přestupek výslovně označeno v tomto nebo jiném zákoně.<sup>21</sup>

Dále zákon o přestupcích uvádí, že přestupkem **není** jednání, jímž někdo odvrací přiměřeným způsobem přímo hrozící nebo trvající útok na zájem chráněný zákonem – v tomto případě se jedná o nutnou obranu, a dále **není** přestupkem jednání, jímž někdo odvrací nebezpečí přímo hrozící zájmu chráněnému zákonem, jestliže tímto jednáním nebyl způsoben zřejmě stejně závažný následek než ten, který hrozil, a toto nebezpečí nebylo možno v dané situaci odvrátit jinak – tedy případ krajní nouze.

Aby mohl být pachatel přestupku odpovědný za své jednání, musí být vždy splněny podmínky dané zákonem. Tyto podmínky se vztahují jednak k osobě pachatele (k tzv. subjektu), k subjektivní stránce (k zavinění), k objektivní stránce (jednání, následek a příčinná souvislost) a také k objektu (k právem chráněnému zájmu). Samotný zákon o přestupcích dále stanoví, že přestupek nelze projednat, pokud od jeho spáchání uplynul jeden rok. Lhůta jednoho roku počíná běžet dnem, kdy byl přestupek spáchán. Přestupek také nelze projednat, jestliže se na něj vztahuje amnestie (resp. vykonat uloženou sankci či její zbytek). Smrt pachatele přestupku samozřejmě také projednání přestupku znemožní.

### **3.4.2 Zavinění**

Přestupkové právo je konstruováno na rozdíl od trestního práva na principu, že k odpovědnosti za přestupek postačuje zavinění z nedbalosti, pokud zákon výslovně nestanoví, že je třeba úmyslného zavinění.

Přestupek je spáchán úmyslně,<sup>22</sup> jestliže pachatel:

- chtěl svým jednáním porušit nebo ohrozit zájem chráněný zákonem (úmysl přímý),
- věděl, že svým jednáním může ohrozit zájem chráněný zákonem, a pro případ že jej poruší nebo ohrozí, byl s tím srozuměn (úmysl nepřímý).

---

<sup>20</sup>BERAN, Tomáš. *Neplatíte (zbytečně) pokuty: právní rádce řidičů a majitelů vozidel*. Vyd. 1. Brno: Computer Press, 2003, 103 s. Rady a tipy pro řidiče. ISBN 80-7226-640-3.

<sup>21</sup>zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ustanovení § 2 odst. 1)

<sup>22</sup>zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ustanovení § 4 odst. 2, písm. a), b)



Přestupek je spáchán z nedbalosti,<sup>23</sup> jestliže pachatel:

- věděl, že může spáchat přestupek, ale bez přiměřených důvodů spoléhal na to, že jej nespáchá (nedbalost vědomá),
- nevěděl, že může spáchat přestupek, ač to vzhledem k okolnostem a svým osobním poměrům vědět měl a mohl (nedbalost nevědomá).

Rozdíl ve formě zavinění se pak projeví při hodnocení a úvaze jak o druhu, tak o výši sankce, kdy za přitěžující okolnost bude považováno spáchání přestupku úmyslně (v rámci toho za více přitěžující úmysl přímý před nepřímým). U nedbalosti však nelze pokládat její vědomou formu vždy za těžší než nevědomou, bude záležet na tom, z jakých důvodů pachatel spoléhal, že k následkům jeho jednání nedojde, jak důležitou povinnosti porušil, jaké osobní poměry ztěžovaly splnění této povinnosti.

### **3.4.3 Sankce**

Pokud se řidič dopustí zaviněného jednání, které má znaky přestupku, a to jak úmyslně či z nedbalosti, měla by mu být za takové jednání uložena sankce. Zákon o přestupcích zmiňuje v ustanovení § 11 odst. 1) čtyři druhy sankcí, které lze za přestupek uložit. Jedná se o napomenutí, pokutu, zákaz činnosti a propadnutí věci. Pouze sankci napomenutí nelze uložit spolu s pokutou, u všech zbylých sankcí lze tyto sankce uložit buď samostatně, nebo v kombinaci s jinou sankcí. Pravděpodobně nejméně známou z uvedených sankcí bude sankce propadnutí věci, kterou lze pachateli přestupku uložit, pokud tato věc pachateli přestupku náleží a byla ke spáchání přestupku užita či určena, nebo také pokud byla tato věc spácháním přestupku získána, či byla nabyta za věc přestupkem získanou, jako příklad lze uvést ulovené ryby či zvěř. Propadlá věc se pak stává vlastnictvím státu. Jediné omezení v případě této sankce je, že tuto sankci nelze uložit, je-li hodnota této věci v nápadném nepoměru k povaze přestupku.

### **3.4.4 Projednání přestupků**

K projednání přestupků souvisejících s provozem na pozemních komunikacích jsou příslušní tři různí vykonavatelé veřejné správy. Je to jednak obecní úřad obce s rozšířenou působností, dále to jsou orgány Policie ČR a v některých případech i orgány obce, tj.

---

<sup>23</sup>zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ustanovení § 4 odst. 1, písm. a), b)

městská policie.<sup>24</sup> Obecně lze každý přestupek projednat v nezkráceném správním řízení, jehož kompletní průběh upravuje zákon č. 500/2004 Sb., správní řád. Existují ale také zvláštní, zkrácené druhy řízení o přestupcích, a těmi jsou řízení blokové a řízení příkazní.

Pokud je věc přestupku po právní stránce složitější či po skutkové stránce závažnější, použije se pro vyřízení přestupku nezkrácené správní řízení, během kterého je obviněný z přestupku předvolán ke správnímu orgánu, který jej náležitě poučí o jeho právech a povinnostech, je s ním sepsán protokol o ústním jednání, během kterého je mu dána možnost se k věci přestupku vyjádřit. V průběhu tohoto řízení jsou také často vyslýcháni svědci, kterými mohou být policisté, strážníci či další zúčastněné osoby. Nezkrácené správní řízení končí vždy rozhodnutím, které písemně vydává správní orgán a které je obviněnému z přestupku doručováno, a proti kterému se může účastník řízení odvolat. Z hlediska jedné ze zásad správního řízení - zásady rychlosti a hospodárnosti<sup>25</sup> však mohou být pro vyřízení přestupku použity i výše uvedené zkrácené formy řízení o přestupku.

Nejčastější formou zkráceného řízení je blokové řízení, které se vyznačuje tím, že je neformální a má bezprostřední účinek. Podmínky blokového řízení upravuje zákon o přestupcích.<sup>26</sup> Blokové řízení může být k vyřízení přestupku použito pouze v případě, jestliže je přestupek spolehlivě zjištěn, k jeho vyřízení nestačí domluva a obviněný z přestupku je ochoten blokovou pokutu zaplatit. Účastník takového řízení se po splnění výše uvedených podmínek nemůže proti uložení pokuty, tedy proti rozhodnutí v blokovém řízení (které má v tomto případě formu náležitě vyplněného pokutového bloku), odvolat.

Druhou formou zkráceného řízení o přestupku je řízení příkazní, jehož podmínky a průběh rovněž upravuje zákon o přestupcích.<sup>27</sup> O příkazním řízení by se dalo říci, že stojí na hranici mezi správním a blokovým řízením. Podstatou příkazního řízení je vydání písemného rozhodnutí – příkazu, a to bez nařízeného ústního jednání a provádění dokazování, vždy však pouze v případě, že není pochyb o tom, že se obviněný přestupku dopustil a věc přestupku s ním nebyla vyřízena blokovou pokutou. Rozdíl oproti

---

<sup>24</sup>BERAN, Tomáš. *Neplatíte (zbytečně) pokuty: právní rádce řidičů a majitelů vozidel*. Vyd. 2. Brno: CP Books, 2005, vii, 111 s. Rady a tipy pro řidiče, 8. ISBN 80-7226-640-3.

<sup>25</sup>PIKOLA, Pavel a Viktor JANSÁ. *Správní právo prakticky*. Vyd. 1. V Praze: Česká zemědělská univerzita, Provozně ekonomická fakulta, 2008, 113 s. ISBN 978-80-213-1819-9., s. 90

<sup>26</sup>zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ustanovení § 84 – 86

<sup>27</sup>zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ustanovení § 87

blokovému řízení je v tom, že v případě příkazního řízení není potřeba k projednání věci souhlasu obviněného, jako tomu bylo v případě blokového řízení. V příkazním řízení má obviněný z přestupku možnost se proti tomuto rozhodnutí odvolat, tedy podat proti příkazu v zákonné lhůtě odpor.

### 3.5 Základní principy fungování bodového hodnocení v ČR

Bodové hodnocení porušení povinností stanovených zákonem upravuje zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, v ustanovení § 123a - § 123f. V těchto ustanoveních je popsáno samotné započítávání bodů, vrácení řidičského oprávnění a odečítání bodů.

- **Bodové hodnocení**

Bodovým hodnocením se zajišťuje sledování opakovaného páchaní přestupků, jednání, které má znaky přestupku podle jiného právního předpisu, nebo trestných činů, spáchaných porušením vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích řidičem motorového vozidla nebo že se řidič porušování těchto povinností nedopouští. Přehled jednání spočívajícího v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání je stanoven v příloze k tomuto zákonu.<sup>28</sup>

- **Započítávání bodů**

Po spáchání přestupku nebo trestného činu řidičem motorového vozidla, provede obecní úřad obce s rozšířenou působností záznam o ztrátě příslušných bodů v registru řidičů. Příslušný obecní úřad obce obdrží informace potřebné k provedení záznamu do registru řidičů do 3 nebo 5 pracovních dnů ode dne uložení pokuty policií nebo ode dne nabytí právní moci rozsudku apod. Příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností vydá na žádost řidiče výpis z registru řidičů o jeho záznamech bodového hodnocení.<sup>29</sup>

---

<sup>28</sup>BUŠTA, Pavel a Jan KNĚŽÍNEK. *Zákon o silničním provozu s komentářem: (ve znění 27 novel): zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)*. Praha: Venice Music Production, 2011. ISBN 978-80-904270-2-0., s. 207

<sup>29</sup>SCHRÖTER, Zdeněk. *Nová pravidla a bodový systém: [včetně novel ze dne 25.4.2006]*. 1. vyd. Praha: Grada, 2006, 102 s. Rady a tipy pro řidiče, 8. ISBN 80-247-1642-9., s. 85

- **Odebrání řidičského oprávnění**

Body jsou zaznamenávány do celkového počtu 12 bodů. Po dosažení 12 bodů vyzve obecní úřad obce řidiče k odevzdání řidičského průkazu. Řidičský průkaz musí být odevzdán 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. U cizinců oznámí obecní úřad obce dosažení 12 bodů řidiči a Ministerstvu dopravy.<sup>30</sup>

- **Vrácení řidičského oprávnění**

Pozbyde-li řidič řidičské oprávnění, smí požádat o jeho vrácení teprve po uplynutí jednoho roku od právní moci rozhodnutí, kterým současně dosáhl 12 bodů. Podmínkou vrácení řidičského oprávnění je prokázání, že se řidič podrobil přezkoušení z odborné způsobilosti, což znamená splnění podmínek ve vztahu k odborné způsobilosti jako v autoškole. Jakmile bude řidiči vráceno řidičské oprávnění spolu s řidičským průkazem, začíná opět s 0 body.<sup>31</sup>

- **Odečítání bodů**

Řidiči, který po dobu 12 měsíců nespáchal žádný přestupek, nebo trestný čin zařazený do bodového hodnocení, budou odečteny 4 body. Po druhém roce bez přestupků se řidiči odečtou opět 4 body. Po třetím roce bez přestupků se řidiči odečtou všechny zbývající body. Po dobu výkonu trestu nebo sankce, spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, neběží doba pro odečet bodů. Odečtení všech 12 zaznamenaných bodů oznámí příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností řidiči písemně.<sup>32</sup>

- **Obrana proti chybnému zaznamenávání bodů**

Nesouhlasí-li řidič s provedeným záznamem bodů v registru řidičů, může podat proti provedení záznamu písemně námitky obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností

---

<sup>30</sup>SCHRÖTER, Zdeněk. *Nová pravidla a bodový systém: [včetně novely ze dne 25.4.2006]*. 1. vyd. Praha: Grada, 2006, 102 s. Rady a typy pro řidiče, 8. ISBN 80-247-1642-9., s. 86

<sup>31</sup>BERAN, Tomáš. *Nová pravidla silničního provozu: bodový systém a další změny silničního zákona*. Vyd. 1. Brno: Computer Press, 2006, 99 s. Rady a typy pro řidiče, 8. ISBN 80-251-0909-7.

<sup>32</sup>SCHRÖTER, Zdeněk. *Nová pravidla a bodový systém: [včetně novely ze dne 25.4.2006]*. 1. vyd. Praha: Grada, 2006, 102 s. Rady a typy pro řidiče, 8. ISBN 80-247-1642-9., s. 87-88

příslušnému k provádění záznamu. Shledá-li obecní úřad obce s rozšířenou působností námitky oprávněné, nejpozději do 10 pracovních dnů ode dne, kdy mu byly námitky doručeny, provede opravu záznamu o dosaženém počtu stanovených bodů v registru řidičů a neprodleně písemně vyrozumí o provedené opravě záznamu řidiče. Shledá-li příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností námitky řidiče neodůvodněné, rozhodnutím námitky zamítne a provedený záznam potvrdí. Podá-li řidič námitky proti provedenému záznamu, kterým bylo dosaženo celkového počtu 12 bodů, běh lhůt stanovených v §123c odst. 3 ZOSP se přerušuje ode dne doručení námitek příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností do dne, v němž rozhodnutí podle odstavce 3 nabyde právní moci.<sup>33</sup>

### **3.5.1 Řidič neví, kolik má bodů**

Pokud fyzická osoba jako řidič neví, kolik má aktuálně ve své evidenční kartě řidiče zaznamenáno bodů, může tuto skutečnost zjistit hned dvěma způsoby. Jednou z možností je navštívit obecní úřad obce s rozšířenou působností, tedy městský úřad či magistrát, příslušný dle místa trvalého bydliště žadatele, kde si lze požádat o „výpis z evidenční karty řidiče“. K žádosti o tento výpis je nutné předložit platný doklad totožnosti. Úřad má lhůtu pro vydání tohoto výpisu v délce třiceti dnů, ve většině případů jsou tyto výpisy žadatelům vydávány obratem. Ukázka výpisu z evidenční karty řidiče je součástí diplomové práce v příloze č. 2.

Druhou možností je navštívit jakékoliv kontaktní místo veřejné správy - Czech POINT<sup>34</sup> (pošty, státní úřady, notáře, hospodářskou komoru) a na tomto požádat o „výpis z bodového hodnocení“, který se žadateli vydává ihned. Pro pořízení tohoto výpisu je opět nutné předložit platný doklad totožnosti. Oba způsoby získání výpisů jsou zpoplatněny, částka se pohybuje od 50,- do 100,- Kč za stránku výpisu. V následující tabulce č. 1 jsou přehledně uvedeny základní rozdíly mezi zmíněnými výpisy.

---

<sup>33</sup>BUŠTA, Pavel a Jan KNĚŽÍNEK. *Zákon o silničním provozu s komentářem: (ve znění 27 novel): zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)*. Praha: Venice Music Production, 2011. ISBN 978-80-904270-2-0., s. 220-221

<sup>34</sup>Český Podací Ověřovací Informační Národní Terminál, tedy Czech POINT je projektem, jehož cílem je zredukovat přílišnou byrokracii ve vztahu občan – veřejná správa. V současnosti musí občan často navštívit několik úřadů k vyřízení jednoho problému. Czech POINT slouží jako asistované místo výkonu veřejné správy, umožňující komunikaci se státem prostřednictvím jednoho místa tak, aby „obíhala data ne občan“

*Tabulka č. 1 – Přehled výpisů a jejich rozdílů*

	<i>Výpis z bodového hodnocení řidiče</i>	<i>Výpis z evidenční karty řidiče</i>
<b>Obsah</b>	aktuální počet získaných bodů, historie bodového hodnocení (výpis přestupků, za něž byly uděleny body)	aktuální počet získaných bodů, historie všech přestupků (bez ohledu na body) včetně udělené sankce (výše pokuty apod.)
<b>Zdroj</b>	na kterémkoliv Czech POINTu	na místně příslušném úřadu obce s rozšířenou působností
<b>Účel</b>	má zejména informativní charakter o počtu bodů a právní moci jednotlivých přestupků	podrobná informace s identifikací jednotlivých přestupků a o celkovém počtu bodů; nejsou zde body za jednotlivé přestupky

Zdroj: [www.12bodů.cz](http://www.12bodů.cz)

Informace uváděné ve výpisech jsou čerpány z Centrálního registru řidičů, který vede Ministerstvo dopravy, oba také vždy poskytnou řidiči informaci o jeho aktuálním bodovém stavu, nicméně každý z těchto výpisů je specifický a jedná se o dva zcela odlišné dokumenty.

Velmi zajímavou se jeví informace, že v současné platné právní úpravě není upravena možnost tzv. „výmazu“ dopravních přestupků z evidenční karty řidiče. Karta řidiče tedy obsahuje údaje o spáchaných přestupcích proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, a to bez časového omezení. Pokud se tedy jednou stanete řidičem, je tato evidenční karta vedena a v této zaznamenána veškerá přestupková jednání na úseku dopravy bez ohledu na to zda v inkriminované době jste nebo nejste držitelem řidičského oprávnění. Všechny přestupky, kterých se v souvislosti s řízením motorového vozidla řidič dopustí, jsou v této kartě zaznamenány a nelze je na rozdíl od rejstříku trestů, který eviduje společensky daleko škodlivější jednání, po žádné lhůtě „vymazat“.

### **3.5.2 Řidič má méně než 12 bodů**

Pokud se řidič motorového vozidla dopustí přestupku a je mu uložena v přestupkovém řízení sankce, např. zaplatí policistovi či strážníkovi bokovou pokutu, nebo mu je ve správním řízení uložena pokuta či trest za trestný čin, je tomuto řidiči současně zaznamenáno v kartě řidiče jak samotné přestupkové jednání, tak příslušný počet bodů. Záznam v registru řidičů provede příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností ke dni uložení pokuty za přestupek v blokovém řízení nebo ke dni nabytí právní moci rozhodnutí o uložení sankce za přestupek, anebo rozhodnutí, kterým se ukládá trest za

trestný čin, a to nejpozději do 5 pracovních dnů ode dne, kdy bylo úřadu příslušné oznámení či rozhodnutí doručeno.<sup>35</sup>

Jak již bylo v diplomové práci uvedeno, v ČR se body řidiči v kartě řidiče přičítají až k dosažení hranice 12 bodů, přičemž přestupková jednání jsou ohodnocena od 2 do 7 bodů (viz příloha č. 3). Pokud má řidič v kartě řidiče zaznamenán určitý počet bodů, který je menší než 12, dá se říci, že se nemusí nijak zvlášť znepokojovat. Problém nastává v okamžiku, kdy se počet bodů blíží hranici 10 bodů, neboť v takovémto případě by mohl i ten nejméně závažný přestupek ohodnocený dvěma body, řidiče tzv. „vybodovat“. Další negativní skutečnost lze spatřovat v tom, že pokud řidič má v registru řidičů ve své kartě zaznamenáno více než uvedených 10 bodů, nemůže se zúčastnit školení bezpečné jízdy ve středisku bezpečné jízdy. Toto školení je zmíněno proto, že je jedním z nástrojů, jak lze z karty řidiče odečíst určitý počet bodů. Bodové hodnocení porušení povinností stanovených zákonem totiž umožňuje zaznamenané body také odečítat. Příslušné ustanovení ZOSP stanoví podmínky, lhůty a konkrétní počet bodů, který může být řidiči v jeho kartě z celkového počtu bodů odečten.<sup>36</sup> Z paragrafového znění zákona je zřejmé, že body lze odečíst způsobem, při kterém se řidič zdrží přestupkového jednání po zákonem stanovenou dobu.

Od 1. 9. 2008 je navíc možné absolvovat tzv. „školení bezpečné jízdy“, což je dobrovolné školení pro řidiče, kteří mají na svém bodovém kontě zaznamenány body za dopravní přestupky. Jedná se o další způsob jak body odečíst. Toto školení může řidič absolvovat pouze jednou za kalendářní rok<sup>37</sup> a za podmínky, že nemá ke dni ukončení školení bezpečné jízdy ve středisku bezpečné jízdy v registru řidičů zaznamenáno více než 10 bodů za porušení právních předpisů ohodnocených méně než 6 body (tzn., že řidič nemá ve své kartě řidiče zaznamenaný žádný 6 a 7 bodový přestupek). Následující tabulka č. 2 uvádí akreditovaná střediska bezpečné jízdy v ČR:

---

<sup>35</sup>ustanovení § 123b odst. 2) zákona č. 361/200 Sb., zákon o silničním provozu

<sup>36</sup>ustanovení § 123e, odst. 1, písm. a – c) zákon č. 361/2000 Sb., zákon o silničním provozu

<sup>37</sup>současná platná právní úprava tedy dovoluje každému řidiči absolvovat toto školení jednou např. v prosinci konkrétního roku a podruhé hned v lednu roku následujícího – lze si tak odečíst až 6 bodů během dvou měsíců

**Tabulka č. 2 – Přehled školicích středisek a jejich cen**

<i>Město</i>	<i>Název střediska</i>	<i>Cena za školení</i>
<i>Jihlava</i>	Centrum bezpečné jízdy - POLYGON JIHLAVA	4.000,- Kč
<i>Most</i>	Centrum bezpečné jízdy - POLYGON Most	3.890,- Kč
<i>Ostrava</i>	LIBROS OSTRAVA, s. r.o.	4.590,- Kč
<i>Sosnová</i>	Autodrom Promotion s.r.o., Centrum kurzů bezpečné jízdy	3.900,- Kč

Zdroj: [www.12bodu.cz](http://www.12bodu.cz), vlastní zpracování

Ve chvíli, kdy řidič absolvuje toto školení a příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností doloží žádost o odpočet bodů spolu s potvrzením o ukončeném školení, které není starší více než jeden měsíc od podání žádosti, provede uvedený úřad záznam v registru řidičů v konkrétní kartě řidiče o odečtení 3 bodů.

Ze shora uvedeného plyne, že současné bodové hodnocení umožňuje odečítání různého počtu udělených bodů a to hned několika možnostmi a je jen na řidiči samém, zda je schopen informovat se, pohlídat si svůj počet bodů, a včas využít některou z uvedených možností pro odečet bodů.

### **3.5.3 Řidič dosáhl 12 bodů**

Pro každého řidiče nastává mnohem horší situace, jestliže dosáhne hranice 12 bodů, neboť při dosažení této hranice dochází k tzv. „vybodování“. V praxi to znamená, že řidiči přijde od příslušného úřadu písemnost, adresovaná do vlastních rukou, ve které je řidiči oznámeno, že dosáhl počtu 12 bodů v bodovém hodnocení řidiče, a tímto přichází o ŘO na dobu jednoho roku. Současně s tím je řidič vždy informován, že jeho povinností je odevzdat řidičský průkaz do pěti dnů od doručení tohoto oznámení o tzv. „vybodování“. Pokud řidič svůj řidičský průkaz v této zákonem stanovené lhůtě neodevzdá, dopouští se přestupku, za který mu hrozí sankce pokuta až do výše až 30 000,- Kč.<sup>38</sup> Dosažením 12 bodů tedy řidič přichází o ŘO a samotné neodevzdání řidičského průkazu mu v žádném případě nepomůže, neboť řidičský průkaz a řidičské oprávnění, jsou dva zcela odlišné pojmy. V praxi samozřejmě vše není tak jednoznačné. Dochází např. k situacím, kdy se řidič na své hlášené adrese trvalého pobytu nezdržuje, avšak příslušný úřad mu na tuto hlášenou adresu oznámení o pozbytí řidičského oprávnění zasílá. V praxi působí nemalé problémy i doručování podle zákona o elektronických komunikacích. Řidiči si datové schránky nevybírají, mnohdy účelově argumentují nemožností se přihlásit, zapomenutým

<sup>38</sup>ustanovení § 46 odst. 1) a 3) zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích



heslem, poruchou v systému či na vlastním počítači, atd. V těchto i jiných případech dochází k tomu, že oznámení o pozbytí řidičského oprávnění je konkrétnímu řidiči doručeno za pomoci tzv. fikce doručení<sup>39</sup>, kterou upravuje správní řád. Řidič se tak o svém vybodování a skutečnosti, že od konkrétního data již není držitelem ŘO, nemusí ani dozvědět. Následkem výše uvedeného pak může být v nejhorsím případě situace, kdy řidič, který o svém vybodování vůbec neví, nadále řídí motorové vozidlo, je hlídkou policie zastaven, třeba jen z důvodu běžné kontroly, a jelikož policisté zpravidla při každé kontrole řidiče vozidla ztotožňují a lustrují v registru řidičů, sdělí tomuto řidiči, že řídí vozidlo, ačkoliv již není držitelem ŘO. Tímto jednáním, řízením vozidla bez příslušného řidičského oprávnění, se řidič dopouští přestupku<sup>40</sup>, za který mu ve správním řízení může být uložena sankce pokuta ve výši od 25 000,- do 50 000,- Kč a sankce zákazu činnosti trvající v délce od 1 roku do 2 let. Z uvedeného je zřejmé, že nejnižší pokutou je v tomto případě 25 000,- Kč!, a to tedy i v případě, že řidič vozidla o svém vybodování nevěděl, např. z důvodu přestěhování a nenahlášení nové adresy trvalého pobytu, či jen z důvodu nepřebírání si poštovních zásilek.

#### ***3.5.4 Řidič pozbyl řidičské oprávnění***

Pokud již řidič následkem dosažení 12 bodů přišel o své řidičské oprávnění, pozbývá toto oprávnění vždy na dobu jednoho roku. V praxi to znamená, že takový řidič nesmí řídit motorová vozidla po dobu 12 měsíců. V případě této jednorocní lhůty nelze požádat o upuštění od zbytku výkonu sankce, jak je tomu obvyklé u přestupků na úseku dopravy. Při spáchání jakéhokoliv jiného dopravního přestupku, za který je řidiči uložena vedle sankce pokuty také sankce zákazu činnosti, lze vždy správní orgán, který řidiči uvedené sankce uložil, požádat o upuštění od zbytku zákazu činnosti. Jako příklad lze uvést, že pokud je řidiči za překročení nejvyšší dovolené rychlosti mimo obec o více než 50 km/h uložena sankce zákazu činnosti, spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu v délce šesti měsíců, může si tento řidič po třech měsících požádat o upuštění od zbytku zákazu řízení a správní orgán mu může, ale nemusí, po posouzení všech skutečností, vyhovět. Pokud řidiči v uvedeném případě vyhoví a od zbytku zákazu činnosti upustí, pro řidiče to znamená, že si po uplynulých třech měsících může požádat o vrácení ŘO spolu s

---

<sup>39</sup>ustanovení § 24 odst. 1) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád

<sup>40</sup>přestupek dle ustanovení § 125c odst. 1, písm. e, bod 1) zákona č. 361/2000 Sb., zákon o silničním provozu

vrácením řidičského průkazu. Po vyřízení takové žádosti a vrácení řidičského průkazu může opětovně řídit motorové vozidlo, aniž by si „odpykal“ celý půlroční trest zákazu činnosti, spočívající v zákazu řízení motorových vozidel. V případě ztráty ŘO z důvodu dosažení 12 bodů výše popsané praktikovat nelze a řidič nesmí řídit motorová vozidla po celou dobu 12 měsíců, kterou nelze nikterak zkrátit.

Po uplynutí jednoho roku je řidič oprávněn si požádat o vrácení řidičského oprávnění. Spolu s uvedenou žádostí musí žadatel předložit doklad o odborné způsobilosti, doklad o zdravotní způsobilosti a doklad o absolvování dopravně psychologického vyšetření. Přezkoušení z odborné způsobilosti má podobu závěrečné zkoušky v autoškole. Zdravotní způsobilost řidič prokáže lékařskou prohlídkou u svého praktického lékaře a dopravně psychologické vyšetření lze absolvovat pouze u psychologa akreditovaného Ministerstvem dopravy. V případě dopravně psychologického vyšetření dále platí, že za toto vyšetření není stanovena jednotná cena a řidič může navštívit jakéhokoliv akreditovaného psychologa v ČR, tzn., že není vázán místem pobytu či jiným omezujícím faktorem. Ačkoliv bylo zavedení dopravně psychologického vyšetření jednou z hlavních změn silničního zákona a jednalo se o novinku, kterou zavedlo Ministerstvo dopravy ČR, do dnešní doby toto ministerstvo nevede žádnou statistiku. Není známo, kolik vyhodovaných řidičů se podrobilo dopravně psychologickému vyšetření a s jakým výsledkem.

Dle názoru předsedy Asociace dopravních psychologů je chybou, že takováto zpětná kontrola chybí. Vyšetření u jednotlivých psychologů se značně liší – není daná jednotná metodika k posuzování způsobilosti „vyhodovaného“ řidiče. Nutně tak musí docházet k disproporcím jak v samotných způsobech vyšetření, (zejména z hlediska času, obsahu a formy vyšetření), tak v závěrech o způsobilosti či nezpůsobilosti řídit motorová vozidla u jednotlivých posuzovaných řidičů.<sup>41</sup>

V České republice bylo k 10. 12. 2014 akreditováno k provádění dopravně psychologického vyšetření 240 psychologů, jejichž kompletní přehled by v příloze této

---

<sup>41</sup>KOLINA, Josef. *Vyhodování řidiči: tajemství dopravních psychologů*. TÝDEN.cz [online]. [cit. 2014-10-27]. ISSN 1210-9940. Dostupné z www: <[http://www.tyden.cz/rubriky/domaci/doprava/vyhodovani-ridici-tajemstvi-dopravnich-psychologu\\_254701.html#.VE52uPmG98F](http://www.tyden.cz/rubriky/domaci/doprava/vyhodovani-ridici-tajemstvi-dopravnich-psychologu_254701.html#.VE52uPmG98F)>

práce vydal na více než třicet stran, proto není do příloh práce zařazen, lze jej dohledat na internetových stránkách Ministerstva dopravy ČR.<sup>42</sup>

### 3.6 Nejzávažnější jednání z hlediska bodového hodnocení

Závažnost jednání řidiče lze z hlediska bodového systému vyčíst z počtu bodů, které jsou řidiči uděleny v případě porušení jemu dané povinnosti a nepřímo i z hrozícího postihu za dané jednání. Sankce za přestupek, či trest za přečin nebo trestný čin v dopravě je posuzována obdobným způsobem. ZOSP uvádí ve své jediné příloze k tomuto zákonu celkem 9 nejzávažnějších porušení povinností, za která je možné udělit – zaznamenat 7 bodů. Čím vyšší je případný počet zaznamenaných bodů za určité jednání, tím vyšší je i trest za protiprávní jednání. Rozdíl však spočívá v tom, že sankce, kterou lze za jednání uložit, má určitý rozsah a ten kdo sankci ukládá, přihlíží i k jiným okolnostem, za kterých se skutek stal. Bodové hodnocení je dáno zákonným výčtem a počet bodů je pro všechny stejný. Vzhledem k tomu, že maximální počet bodů potřebných k tomu, aby řidič pozbyl odborné způsobilosti k řízení motorového vozidla je dán hranicí 12 bodů, je zřejmé, že nejzávažnějšího jednání se může řidič dopustit pouze jednou, neboť při druhém takovém porušení povinnosti by dosáhl v součtu čtrnácti bodů.

Stejně jako je tomu i v jiných zemích, jsou za nejzávažnější porušení ZOSP považována jednání související s řízením vozidla pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek a to i v případě, že alkohol či jiná návyková látka nebyla prokázána, neboť se řidič odmítl podrobit lékařskému vyšetření, které by danou látku prokázalo. Pokud hranice alkoholu překročí 0,3‰ alkoholu v krvi, dojde k přičtení 7 bodů, ať je výsledná hodnota jakákoliv. Sankce pokuta se však bude odvíjet mimo jiné i od zjištěné hodnoty. Samotná sankce může být velmi rozdílná a to i přesto, že všem řidičům bude přičten stejný počet - 7 bodů. Další přestupky, kterých se týká připsání 7 bodů do bodového hodnocení řidičů, souvisí s dopravní nehodou, pokud dojde k těžké újmě na zdraví či smrti, kdy s tímto souvisí i ujetí od místa nehody či neposkytnutí první pomoci. Závažnost jednání je pak posuzována nejen na druhu porušení, ale i na místě, kde k porušení došlo, pokud je toto místo z hlediska bezpečnosti silničního provozu označeno

---

<sup>42</sup> **Ministerstvo dopravy České republiky** [online]. [cit. 2015-02-15]. Dostupné z [www:<http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/0E07F391-308C-4A28-973E-95D53C5155C9/0/10122014\\_abecedne.pdf>](http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/0E07F391-308C-4A28-973E-95D53C5155C9/0/10122014_abecedne.pdf)

jako zvláště rizikové. Takovými místy jsou zejména dálnice, místa křížení pozemní komunikace s dráhou, či obecně nepřehledné úseky pozemních komunikací a to nejen v souvislosti s předjížděním na těchto místech. Sedm bodů obdrží také řidič, který řídí vozidlo, ačkoliv mu byl zadržen řidičský průkaz a to i v případě, že nespáchal žádné jiné porušení ZOSP.

## 4. PREVENCE DOPRAVNÍCH NEHOD

Silniční doprava jako nenahraditelná součást dopravního systému mezi jednotlivými druhy přepravy vykazuje nejvyšší stupeň nebezpečnosti z hlediska následků na zdraví a životech osob. Nehodovost je bezesporu celospolečenským problémem a do jisté míry odráží chování uživatelů dopravní cesty, jejich vzájemnou ohleduplnost, respektování pravidel silničního provozu i efektivitu činnosti orgánů státní správy, které na provoz na pozemních komunikacích dohlížejí.<sup>43</sup>

### 4.1 Silniční dopravní nehoda

Zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu uvádí ve svém ustanovení § 47 obecně platnou definici dopravní nehody takto: *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.*

Havlík (2005) ve své knižní publikaci definuje dopravní nehodu jako událost s bezprostředním vztahem k dopravnímu provozu, při níž došlo ke zranění, úmrtí a škodám na věcech. Četnost nehod se liší podle věku, pohlaví, denní a noční doby, dní v týdnu, měsíců.<sup>44</sup>

Definice silniční dopravní nehody však může vypadat a znít např. i takto: *„Jedná se o neúmyslnou a společensky škodlivou událost, nezaviněnou nebo zaviněnou nedbalostním jednáním; událost, ke které dojde při provozu na veřejných komunikacích a je událostí nezamýšlenou, nepředvídanou avšak předvídatelnou, která má za následek smrt osoby, zranění nebo hmotnou škodu.“*<sup>45</sup>

Nehody lze dělit podle druhu dopravy na nehody silniční, železniční, letecké, plavební a jiné (např. kosmické). Práce se však zabývá pouze silniční dopravní nehodou, jelikož právě se samotným provozem na pozemních komunikacích mají občané nejvíce zkušeností. Silniční dopravní nehody můžeme rozdělit následovně:

---

<sup>43</sup>PORADA, Viktor. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000, 378 s. Vysokoškolské právnické učebnice. ISBN 80-7201-212-6.

<sup>44</sup>HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. 1. vyd. Praha: Portál, 2005, 223 s. ISBN 80-7178-542-3.

<sup>45</sup>BRINKE, Josef. *Úvod do geografie dopravy*. 1. vyd. Praha: Karolinum, 1999, 112 s. ISBN 80-7184-923-5.

- **havárie** – situace, při které nedojde ke střetu 2 a více účastníků silničního provozu, ani nedojde ke střetu s překážkou, přesto však vznikne škoda (např. převrácení vozidla),
- **srážka** – střet alespoň dvou účastníků silničního provozu (např. srážka motorových či nemotorových vozidel s jiným vozidlem, chodcem, překážkou, apod.),
- **jiná nehoda** – nejedná se o nehodu v pravém slova smyslu, jde např. o vypadnutí z vozidla, vyskakování z vozidla, apod.

V této práci nebude dále druh silniční dopravní nehody rozdělován, neboť ani statistiky nehodovosti dále dopravní nehody nerozdělují.

## 4.2 Preventivní dopravní programy

Úkol preventivního působení jako takového nese na svých bedrech především Policie ČR a útvar BESIP. Na prevenci se podílí i jiné organizační složky státu (např. krajské úřady) a to především finanční podporou. Preventivní akce bývají zaměřeny buď na určitou skupinu účastníků silničního provozu, nebo na daný druh problémového chování. Krom policistů a zaměstnanců BESIPu se do role pořadatelů nejrůznějších akcí pořádaných v souvislosti se silničním provozem začleňují i osoby z řad laické veřejnosti a v rámci výchovy k bezpečnosti silničního provozu také děti.

Předmětem této práce není hodnocení či výčet preventivních akcí, je ale nutné je do této práce začlenit vzhledem k jejich vlivu na chování řidičů. Mezi významné akce patří „*Safety road*“, pořádaná krajskými úřady a BESIPem, kde jsou cílovou skupinou studenti středních škol. Tedy budoucí řidiči, a to ještě v době, kdy je první zkušenost s řízením motorového vozidla teprve čeká a je tedy tzv. nejvyšší čas osvětlit mýty, které s řízením vozidla souvisí. Další akcí, se kterou se lze setkat je „*Den pro kamiony*“, který je zaměřen výhradně na řidiče z povolání a to nejen kamionové dopravy. Tato akce probíhá v příhraničních oblastech, kde spolupůsobí i příslušníci policie ze sousedních přilehlých zemí. Řidiči se tak dozví zajímavosti o silničním provozu nejen z naší republiky, ale i informace ze sousedních zemí, kde tráví na cestách mnoho času. Tato akce není určena pouze pro české řidiče. Orgány policie popř. zaměstnanci BESIPu mají v příhraničních oblastech možnost působit i na řidiče z jiných zemí, kteří navštěvují ČR a s bodovým systémem v ČR nejsou vůbec nebo pouze částečně obeznámeni. Za zmínku stojí také preventivní akce „*Bezpečnost seniorů v dopravě*“, zaměřena jak napovídá sám název akce

na seniory, kteří v silničním provozu představují velmi rizikovou skupinu, neboť případná doba rekonvalescence zranění z dopravní nehody, bývá mnohem delší než je tomu v případech jiných ohrožených skupin účastníků silniční dopravy a následky z dopravních nehod mohou být pro tyto účastníky někdy již nevratné až fatální. Jako poslední je zmíněna akce „*Sluníčko nebo mráček*“ a „*Jablko nebo citron*“. Při těchto akcích se kontrol řidičů účastní společně s policisty i děti ze základních škol, kterým je zprostředkován pohled na problematiku bezpečnosti silničního provozu z hlediska kontrolujících orgánů. V případě zjištěných porušení zákonem stanovených povinností pak děti rozdávají řidičům citron či mráček. Naopak vzorní řidiči si z těchto akcí odvázejí jablíčko nebo sluníčko.

V rámci preventivních akcí jsou využívány pomůcky, které mají řidiče i jiným způsobem odradit od porušování dopravních předpisů. V průběhu těchto preventivních akcí si řidiči mohou vyzkoušet například alkoholové brýle, které simulují vidění pod vlivem alkoholu a řidiči se pak prochází mezi kužely. K dispozici bývají i přístroje, které simulují náraz v rychlosti 30 km/h, přičemž podstatou je vnímání intenzity nárazu u poměrně malé rychlosti a zároveň pochopení nutnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem. Ojediněle se již objevují i simulátory přetočení vozidla v různých osách, u kterých je možno přiblížit vnímání řidiče při dopravní nehodě.

### **4.3 Integrovaný záchranný systém**

Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému (dále jen IZS) pojmově vymezuje tento systém ve svém ustanovení § 2 jako „*koordinovaný postup složek IZS při přípravě na mimořádné události a při provádění záchranných a likvidačních prací*“.

Mimořádnou událostí se pak rozumí škodlivé působení sil a jevů vyvolaných činností člověka, přírodními vlivy, ale také havárie, které ohrožují život, zdraví, majetek nebo životní prostředí a vyžadují provedení záchranných a likvidačních prací. Pod pojmem záchranné práce se skrývají činnosti vedoucí k odvrácení nebo omezení bezprostředního působení rizik vzniklých mimořádnou událostí, zejména ve vztahu k ohrožení života, zdraví, majetku nebo životního prostředí, a vedoucí k přerušení jejich příčin. Likvidační práce pak představují činnosti vedoucí k odstranění následků způsobených mimořádnou událostí.

Základními složkami IZS dle ustanovení § 4 zákona č. 240/2000 Sb., o krizovém řízení, jsou: Hasičský záchranný sbor ČR, jednotky požární ochrany zařazené do plošného pokrytí kraje jednotkami požární ochrany, zdravotnická záchranná služba, Policie ČR.<sup>46</sup> Integrovaný záchranný systém nelze v tomto případě vnímat jako celek. Úlohy jednotlivých složek v silničním provozu jsou odlišné, zejména u dopravních nehod však směřují společně k obnovení bezpečnosti silničního provozu.

Policie ČR působí jak preventivně, tak represivně. Prevence je zaměřena na výchovu jak současných držitelů řidičských oprávnění, tak na budoucí držitele těchto oprávnění, zejména děti.

Pořádání preventivních akcí zaměřených na určitou problematiku, má za cíl seznamovat řidiče nejen se správným chováním, ale i s možným postihem, pokud nebude dodržovat pravidla silničního provozu. Při preventivních akcích policisté většinou seznámí účastníky jak s porušením dopravních předpisů, tak s možným postihem za tato porušení, nicméně vzhledem k preventivnímu významu těchto akcí následně k samotnému postihu již nedochází. Samotné protiprávní jednání je vyřešeno tzv. „domluvou“. Řidiči by si v těchto případech měli uvědomit především možný následek svého chování, tedy v nejhorších případech skutečnost, že mohli jinému způsobit majetkovou újmu, škodu na zdraví či životě.

Ostatní složky IZS, tedy Hasičský záchranný sbor a zdravotnická záchranná služba se přímo nepodílí na eliminaci počtu dopravních nehod. Avšak jejich kvalitní a rychlý přístup snižuje ztráty na životech a poškození zdraví bezprostředně při či po dopravních nehodách. Jejich vzájemná spolupráce zachraňuje životy přímo během nepříjemných událostí, tedy v době, kdy záleží doslova na každé vteřině.

Obecně lze říci, že IZS jako celek, působí preventivně na vývoj dopravní nehodovosti, a mírní již způsobené následky dopravních nehod.

#### **4.4 Dopravní výchova řidičů**

Výchova budoucích řidičů začíná již od dítěte. Nejzásadnější vliv mají sami rodiče, neboť jsou to právě oni, se kterými dítě povětšinou přichází prvně do styku se silničním provozem. A to ať již z pohledu chodce, kdy je dítě rodiči vedeno k řádnému rozhlídnutí se

---

<sup>46</sup>SMETANA, Marek a Danuše KRATOCHVÍLOVÁ. *Integrovaný záchranný systém a jeho složky*. Vyd. 1. Ostrava: Ostravská univerzita v Ostravě, Zdravotně sociální fakulta, 2007, 134 s. ISBN 978-80-7368-337-5.



před vstupem do vozovky, nebo z pohledu pozorovatele/spolujezdce, kdy pozoruje tatínka, jak cholericky nadává na ostatní řidiče, v době kdy sám řídí vozidlo. Další zkušenosti pak získává ve školce a na základní škole v rámci dopravní výchovy. Již jako žák I. stupně základní školy navštěvuje dopravní hřiště, kde si vyzkouší roli řidiče (cyklisty). Získává tak první informace o silničním provozu a jeho přítomnosti v každodenním životě. Kromě řízené dopravní výchovy ve školních zařízeních, která působí pozitivním způsobem, se budoucí řidiči setkávají také s negativním přístupem okolí. Kromě spolužáků a kamarádů mají velký vliv média, kterým lze přisuzovat jak kladný tak i záporný vliv. Např. reklamní spoty BESIPu lze jistě vnímat ve výchově budoucích řidičů pozitivně, naopak filmy s policejními honičkami, kdy hlavní hrdina většinou ujíždí před policejními vozy a ohrožuje sebe i okolí, jsou dnes v běžné nabídce různých televizních stanic.

Nepopiratelný význam má zcela jistě také internet a s ním spojené počítačové hry, kdy je mnohdy principem těchto her závod přímo v ulicích města se silničním provozem, či jiné násilné využití vozidel. Zde by měli zastat aktivní roli ve výchově rodiče a regulovat činnost svých dětí při jejich vývoji správným směrem.

Závěrem je nutno poznamenat, že edukace správného chování jak dětí tak dospělých v silničním provozu s cílem zlepšit znalosti a především také chování zejména v rizikových dopravních situacích je zcela jistě velmi důležitá a je potřeba se tomuto vzdělávání věnovat i nadále, neboť samotná změna chování dětí i dospělých je jedním z předpokladů účinné prevence dopravních nehod, snížení škály rizik, jakož i omezení škod na majetku, zdraví a životech.

## 5. ANALÝZA NEHODOVOSTI A VLIVU BODOVÉHO HODNOCENÍ NA BEZPEČNOST

Následující část práce pojednává o vlivu bodového hodnocení na snížení nehodovosti a jejích následků na životech, a to z hlediska chování řidičů v jednotlivých krajích ČR, dále dle pohlaví a věku řidičů, v období let od zavedení bodového systému od roku 2006 do roku 2013. Jsou zhodnoceny tendence statistických ukazatelů za pomoci absolutní diference prvního řádu, koeficientů růstu a průměrného koeficientu růstu. Tendence vyjmenovaných statistických ukazatelů jsou hodnoceny také ve vztahu k nejčastějším příčinám dopravních nehod. V závěru této kapitoly je vyhodnoceno krátké dotazníkové šetření, které mělo za úkol zmapovat základní informovanost občanů ČR v oblasti bodového hodnocení.

### 5.1 Dopravní nehodovost a její následky v krajích ČR

Výše uvedené statistické ukazatele byly v tabulce č. 3 vypočteny souhrnně pro celou ČR. Na území České republiky bylo v průběhu sledovaného období po dobu od zavedení bodového hodnocení v roce 2006 evidováno celkem 922 353 dopravních nehod a usmrčeno bylo celkem 6 627 osob. Po vypočtení statistických ukazatelů se neobjevuje u žádné ze sledovaných oblastí meziroční průměrný nárůst, ale vždy jen pokles. Meziroční průměrný pokles pak dosahuje v rámci počtu dopravních nehod hodnoty 11%, u počtu usmrčených osob hodnoty 7%.

**Tabulka č. 3 – Počty nehod a usmrčených osob – ČR**

ČR	Počet nehod	$d_{li}$	$k_i$	Počet usmrčených	$d_{li}$	$k_i$
<b>2006</b>	187965	-	-	956	-	-
<b>2007</b>	182736	-5229	0,9722	1123	167	1,1747
<b>2008</b>	160376	-22360	0,8776	992	-131	0,8833
<b>2009</b>	74815	-85561	0,4665	832	-160	0,8387
<b>2010</b>	75522	707	1,0094	753	-79	0,9050
<b>2011</b>	75137	-385	0,9949	707	-46	0,9389
<b>2012</b>	81404	6267	1,0834	681	-26	0,9632
<b>2013</b>	84398	2994	1,0368	583	-98	0,8561
<b>Celkem</b>	<b>922353</b>			<b>6627</b>		
<b>Průměr</b>	<b>115294</b>	<b>-14795</b>	<b><math>\bar{k} = 0,89</math></b>	<b>828</b>	<b>-53</b>	<b><math>\bar{k} = 0,93</math></b>

Zdroj: Statistické ročenky PČR, vlastní zpracování a výpočty

V následujících tabulkách č. 4-17 byl sledován počet dopravních nehod a počet usmrcených osob při dopravních nehodách na území jednotlivých krajů ČR. Jako první je uveden kraj Hlavní město Praha. Od zavedení bodového hodnocení bylo na území tohoto kraje až do konce roku 2013 evidováno celkem 185 157 dopravních nehod, při kterých bylo usmrceno celkem 290 osob (viz tabulka č. 4). V průměru tedy došlo ve sledovaném období ke 23 145 dopravním nehodám ročně, při kterých bylo v průměru usmrceno 36 osob ročně. Ve sledovaném období byl pro počet dopravních nehod v tomto kraji vypočten průměrný koeficient růstu v hodnotě 0,91, což znamená, že zde dochází k průměrnému ročnímu poklesu ve výši 9%. Pro oblast usmrcených osob při dopravních nehodách byl na základě vypočtených ročních koeficientů stanoven také průměrný koeficient růstu a z něho zjištěn průměrný roční pokles ve výši 9%. Počet dopravních nehod tedy v tomto kraji klesá v období od zavedení bodového „stejným tempem“ jako počet usmrcených osob.

**Tabulka č. 4 – Počty nehod a usmrcených osob – Hl. m. Praha**

<i>Hl. m. Praha</i>	<i>Počet nehod</i>	$d_{li}$	$k_i$	<i>Počet usmrcených</i>	$d_{li}$	$k_i$
<b>2006</b>	34689	-	-	56	-	-
<b>2007</b>	33484	-1205	0,9653	33	-23	0,5893
<b>2008</b>	30251	-3233	0,9034	38	5	1,1515
<b>2009</b>	15583	-14668	0,5151	40	2	1,0526
<b>2010</b>	18190	2607	1,1673	29	-11	0,7250
<b>2011</b>	16572	-1618	0,9111	39	10	1,3448
<b>2012</b>	17795	1223	1,0738	26	-13	0,6667
<b>2013</b>	18593	798	1,0448	29	3	1,1154
<b>Celkem</b>	<b>185157</b>			<b>290</b>		
<b>Průměr</b>	<b>23145</b>	<b>-2299</b>	$\bar{k} = 0,91$	<b>36</b>	<b>-4</b>	$\bar{k} = 0,91$

*Zdroj: Statistické ročenky PČR, vlastní zpracování a výpočty*

Dalším krajem je kraj Středočeský, který patří mezi největší kraje v ČR. V tomto kraji se za sledované období fungování bodového hodnocení událo celkem 123 723 dopravních nehod, ročně tedy v průměru docházelo k 15 465 nehodám, při kterých bylo usmrceno celkem 1 052 osob, průměrně tedy 132 osob ročně (viz tabulka č. 5), což je nejvyšší počet ročně průměrně usmrcených osob ze všech jmenovaných krajů. Po vypočtení prvních diferencí a koeficientů růstu, autorka získala průměrný koeficient růstu pro počet dopravních nehod v tomto kraji ve výši 0,89, což ukazuje na průměrný meziroční pokles 11% ve sledované oblasti. V oblasti počtu usmrcených osob dosáhl jmenovaný koeficient hodnoty 0,92, což znamená průměrný meziroční pokles 8%. V tomto kraji od

zavedení bodového hodnocení a během jeho fungování do konce roku 2013 průměrně více klesá počet dopravních nehod oproti počtu usmrcených osob.

**Tabulka č. 5 – Počty nehod a usmrcených osob – Středočeský kraj**

<i>Středočeský kraj</i>	<i>Počet nehod</i>	<i>d<sub>li</sub></i>	<i>k<sub>i</sub></i>	<i>Počet usmrcených</i>	<i>d<sub>li</sub></i>	<i>k<sub>i</sub></i>
<b>2006</b>	24613	-	-	160	-	-
<b>2007</b>	24254	-359	0,9854	201	41	1,2563
<b>2008</b>	22053	-2201	0,9093	166	-35	0,8259
<b>2009</b>	11183	-10870	0,5071	124	-42	0,7470
<b>2010</b>	9870	-1313	0,8826	106	-18	0,8548
<b>2011</b>	9889	19	1,0019	97	-9	0,9151
<b>2012</b>	10595	706	1,0714	110	13	1,1340
<b>2013</b>	11266	671	1,0633	88	-22	0,8000
<b>Celkem</b>	<b>123723</b>			<b>1052</b>		
<b>Průměr</b>	<b>15465</b>	<b>-1907</b>	<b><math>\bar{k} = 0,89</math></b>	<b>132</b>	<b>-10</b>	<b><math>\bar{k} = 0,92</math></b>

*Zdroj: Statistické ročenky PČR, vlastní zpracování a výpočty*

V pořadí třetím uváděným krajem je Jihočeský kraj, který má nejnižší hustotu osídlení v ČR. V tomto kraji bylo od zavedení bodového hodnocení v roce 2006 do konce roku 2013 evidováno celkem 48 313 dopravních nehod a celkem 599 usmrcených osob. Po vypočtení průměrných hodnot za sledované období bylo zjištěno 6 039 dopravních nehod a 75 usmrcených osob při nehodách.

**Tabulka č. 6 – Počty nehod a usmrcených osob – Jihočeský kraj**

<i>Jihočeský kraj</i>	<i>Počet nehod</i>	<i>d<sub>li</sub></i>	<i>k<sub>i</sub></i>	<i>Počet usmrcených</i>	<i>d<sub>li</sub></i>	<i>k<sub>i</sub></i>
<b>2006</b>	11463	-	-	70	-	-
<b>2007</b>	11343	-120	0,9895	99	29	1,4143
<b>2008</b>	9623	-1720	0,8484	92	-7	0,9293
<b>2009</b>	3206	-6417	0,3332	74	-18	0,8043
<b>2010</b>	2899	-307	0,9042	72	-2	0,9730
<b>2011</b>	3015	116	1,0400	67	-5	0,9306
<b>2012</b>	3207	192	1,0637	71	4	1,0597
<b>2013</b>	3557	350	1,1091	54	-17	0,7606
<b>Celkem</b>	<b>48313</b>			<b>599</b>		
<b>Průměr</b>	<b>6039</b>	<b>-1129</b>	<b><math>\bar{k} = 0,85</math></b>	<b>75</b>	<b>-2</b>	<b><math>\bar{k} = 0,96</math></b>

*Zdroj: Statistické ročenky PČR, vlastní zpracování a výpočty*

Z tabulky č. 6 jsou zřejmé průměrné koeficienty růstu jak pro oblast dopravních nehod, tak pro oblast usmrcených osob, přičemž z těchto vypočtených koeficientů růstu lze vyvodit, že v tomto kraji došlo ve sledovaném období k průměrnému ročnímu poklesu 15% v oblasti dopravních nehod a v oblasti usmrcených osob k průměrnému ročnímu poklesu 4%. U tohoto kraje jako prvního je zcela jasně zřejmý vysoký rozdíl v hodnotách ročních poklesů, než jaký byl sledován u dvou krajů předchozích. A zjištěný trend v oblasti počtu dopravních nehod je v tomto případě jistě žádoucí a vítaný, oproti 4% poklesu u usmrcených osob při nehodách, který je, jak se později ukáže, spolu s Ústeckým krajem jeden z nejnižších v ČR vůbec.

V třetím největším kraji ČR, v kraji Plzeňském, bylo v období od zavedení bodového hodnocení do jeho více jak sedmiletého fungování evidováno celkem 45 368 dopravních nehod s celkem 445 usmrcenými lidmi (viz tabulka č. 7). Z vypočtených prvních diferencí a koeficientů růstu je patrné, že v oblasti dopravních nehod dosahuje v tomto kraji průměrný koeficient růstu hodnoty 0,84, což poukazuje na roční pokles v hodnotě 16%. Naopak v oblasti počtu usmrcených osob dochází ve sledovaném období k průměrnému ročnímu poklesu v hodnotě 5%. I v tomto kraji tedy průměrně klesá spíše počet dopravních nehod, nežli počet usmrcených osob.

**Tabulka č. 7 – Počty nehod a usmrcených osob – Plzeňský kraj**

<i>Plzeňský kraj</i>	<i>Počet nehod</i>	$d_{i}$	$k_i$	<i>Počet usmrcených</i>	$d_{i}$	$k_i$
<b>2006</b>	10538	-	-	60	-	-
<b>2007</b>	10151	-387	0,9633	70	10	1,1667
<b>2008</b>	8968	-1183	0,8835	65	-5	0,9286
<b>2009</b>	3217	-5751	0,3587	61	-4	0,9385
<b>2010</b>	2813	-404	0,8744	49	-12	0,8033
<b>2011</b>	3107	294	1,1045	45	-4	0,9184
<b>2012</b>	3453	346	1,1114	52	7	1,1556
<b>2013</b>	3121	-332	0,9039	43	-9	0,8269
<b>Celkem</b>	<b>45368</b>			<b>445</b>		
<b>Průměr</b>	<b>5671</b>	<b>-1060</b>	$\bar{k} = 0,84$	<b>56</b>	<b>-2</b>	$\bar{k} = 0,95$

*Zdroj: Statistické ročenky PČR, vlastní zpracování a výpočty*

V Karlovarském kraji, který je třetím nejmenším krajem po Praze a Libereckém kraji a patří mezi nejmenší kraje v ČR, se za sledované období událo celkem 24 293 dopravních

nehod a usmrceno v tomto kraji při dopravních nehodách bylo celkem 190 osob (viz tabulka č. 8). Průměrný koeficient růstu v oblasti dopravních nehod byl vypočten 0,83 a v oblasti usmrcených osob 0,82. Tyto hodnoty pak vyjadřují průměrný meziroční pokles v oblasti počtu dopravních nehod ve výši 17% a v oblasti počtu usmrcených osob při nehodách ve výši dokonce 18%. Tento kraj je prvním krajem, u kterého bylo za pomoci výpočtů zjištěno, že v něm meziročně více klesají počty usmrcených osob, než počty dopravních nehod. Pokud by se tento trend objevoval i u dalších krajů v ČR, bylo by to jistě velmi pozitivní, neboť laicky řečeno, na silnicích raději více „pomačkaných plechů“ nežli usmrcených osob.

**Tabulka č. 8 – Počty nehod a usmrcených osob – Karlovarský kraj**

<b>Karlovarský kraj</b>	<b>Počet nehod</b>	$d_{ti}$	$k_i$	<b>Počet usmrcených</b>	$d_{ti}$	$k_i$
<b>2006</b>	5935	-	-	31	-	-
<b>2007</b>	5680	-255	0,9570	27	-4	0,8710
<b>2008</b>	4658	-1022	0,8201	34	7	1,2593
<b>2009</b>	1772	-2886	0,3804	34	0	1,0000
<b>2010</b>	1737	-35	0,9802	24	-10	0,7059
<b>2011</b>	1489	-248	0,8572	21	-3	0,8750
<b>2012</b>	1396	-93	0,9375	11	-10	0,5238
<b>2013</b>	1626	230	1,1648	8	-3	0,7273
<b>Celkem</b>	<b>24293</b>			<b>190</b>		
<b>Průměr</b>	<b>3037</b>	<b>-616</b>	$\bar{k} = 0,83$	<b>24</b>	<b>-3</b>	$\bar{k} = 0,82$

*Zdroj: Statistické ročenky PČR, vlastní zpracování a výpočty*

Čtvrtým nejvíce zalidněným krajem v ČR, je kraj Ústecký. Ve sledovaném období bylo v tomto kraji evidováno celkem 77 856 dopravních nehod, při kterých došlo k usmrcení celkem 520 osob (viz tabulka č. 9). Vypočtené průměrné koeficienty růstu v obou sledovaných oblastech, ukazují v tomto kraji za sledované období na meziroční pokles. U dopravních nehod ve výši 7%, což je ze všech sledovaných krajů pokles nejnižší. U usmrcených osob ve výši 4%, což je spolu s Jihočeským krajem nejnižší pokles vůbec. I zde je patrný trend zjištěný v předchozích případech, tedy že dochází k většímu poklesu v oblasti dopravních nehod oproti usmrceným osobám, nicméně jak již bylo řečeno, u tohoto kraje dochází k nejnižším meziročním poklesům.

*Tabulka č. 9 – Počty nehod a usmrcených osob – Ústecký kraj*

<i>Ústecký kraj</i>	<i>Počet nehod</i>	$d_{li}$	$k_i$	<i>Počet usmrcených</i>	$d_{li}$	$k_i$
<b>2006</b>	13755	-	-	65	-	-
<b>2007</b>	13650	-105	0,9924	78	13	1,2000
<b>2008</b>	12294	-1356	0,9007	84	6	1,0769
<b>2009</b>	8033	-4261	0,6534	72	-12	0,8571
<b>2010</b>	7217	-816	0,8984	60	-12	0,8333
<b>2011</b>	7126	-91	0,9874	54	-6	0,9000
<b>2012</b>	7551	425	1,0596	59	5	1,0926
<b>2013</b>	8230	679	1,0899	48	-11	0,8136
<b>Celkem</b>	<b>77856</b>			<b>520</b>		
<b>Průměr</b>	<b>9732</b>	<b>-789</b>	$\bar{k} = 0,93$	<b>65</b>	<b>-2</b>	$\bar{k} = 0,96$

*Zdroj: Statistické ročenky PČR, vlastní zpracování a výpočty*

Liberecký kraj je s výjimkou hlavního města Prahy nejmenším krajem v ČR. Za sledované období došlo v tomto kraji k celkem 43 124 dopravním nehodám a usmrceno bylo celkem 247 osob, což je po Karlovarském kraji druhý nejmenší počet usmrcených osob. Průměrný počet dopravních nehod pak je 5 393 ročně a průměrný počet usmrcených při dopravních nehodách 31 osob ročně. Z následující tabulky č. 10 je zřejmé, že v tomto kraji došlo k meziročnímu průměrnému poklesu 11% v oblasti dopravních nehod, a poklesu 8% v oblasti usmrcených osob.

*Tabulka č. 10 – Počty nehod a usmrcených osob – Liberecký kraj*

<i>Liberecký kraj</i>	<i>Počet nehod</i>	$d_{li}$	$k_i$	<i>Počet usmrcených</i>	$d_{li}$	$k_i$
<b>2006</b>	8564	-	-	45	-	-
<b>2007</b>	7993	-571	0,9333	46	1	1,0222
<b>2008</b>	7088	-905	0,8868	37	-9	0,8043
<b>2009</b>	4366	-2722	0,6160	25	-12	0,6757
<b>2010</b>	3864	-502	0,8850	18	-7	0,7200
<b>2011</b>	3620	-244	0,9369	26	8	1,4444
<b>2012</b>	3859	239	1,0660	25	-1	0,9615
<b>2013</b>	3788	-71	0,9816	25	0	1,0000
<b>Celkem</b>	<b>43142</b>			<b>247</b>		
<b>Průměr</b>	<b>5393</b>	<b>-682</b>	$\bar{k} = 0,89$	<b>31</b>	<b>-3</b>	$\bar{k} = 0,92$

*Zdroj: Statistické ročenky PČR, vlastní zpracování a výpočty*

Dalším z krajů je kraj Královéhradecký, který se díky své rozloze řadí na 9. místo v pořadí krajů v ČR. V tomto kraji došlo ve sledovaném období k 44 840 dopravním nehodám, při nichž bylo usmrceno 431 osob (viz tabulka č. 11). Průměrný koeficient růstu pro dopravní nehody ukazuje na meziroční pokles za sledované období ve výši 11% v této oblasti. Pro oblast usmrcených osob byl vypočten průměrný koeficient růstu ve výši 0,92, který ukazuje na roční pokles ve výši 8%.

**Tabulka č. 11 – Počty nehod a usmrcených osob – Královéhradecký kraj**

<b>Královéhradecký kraj</b>	<b>Počet nehod</b>	$d_{li}$	$k_i$	<b>Počet usmrcených</b>	$d_{li}$	$k_i$
<b>2006</b>	9085	-	-	65	-	-
<b>2007</b>	8696	-389	0,9572	48	-17	0,7385
<b>2008</b>	7382	-1314	0,8489	57	9	1,1875
<b>2009</b>	3692	-3690	0,5001	53	-4	0,9298
<b>2010</b>	3697	5	1,0014	57	4	1,0755
<b>2011</b>	3843	146	1,0395	57	0	1,0000
<b>2012</b>	4281	438	1,1140	57	0	1,0000
<b>2013</b>	4164	-117	0,9727	37	-20	0,6491
<b>Celkem</b>	<b>44840</b>			<b>431</b>		
<b>Průměr</b>	<b>5605</b>	<b>-703</b>	$\bar{k} = 0,89$	<b>54</b>	<b>-4</b>	$\bar{k} = 0,92$

Zdroj: Statistické ročenky PČR, vlastní zpracování a výpočty

Svou rozlohou je Pardubický kraj pátým nejmenším krajem v ČR. I v tomto kraji došlo k více než 40 000 dopravním nehodám (ročně v průměru k 5 017 nehodám), při kterých bylo usmrceno přes 400 osob (v průměru 50 osob ročně).

**Tabulka č. 12 – Počty nehod a usmrcených osob – Pardubický kraj**

<b>Pardubický kraj</b>	<b>Počet nehod</b>	$d_{li}$	$k_i$	<b>Počet usmrcených</b>	$d_{li}$	$k_i$
<b>2006</b>	7788	-	-	52	-	-
<b>2007</b>	7747	-41	0,9947	64	12	1,2308
<b>2008</b>	6814	-933	0,8796	55	-9	0,8594
<b>2009</b>	3501	-3313	0,5138	47	-8	0,8545
<b>2010</b>	3357	-144	0,9589	60	13	1,2766
<b>2011</b>	3582	225	1,0670	48	-12	0,8000
<b>2012</b>	3726	144	1,0402	42	-6	0,8750
<b>2013</b>	3622	-104	0,9721	35	-7	0,8333
<b>Celkem</b>	<b>40137</b>			<b>403</b>		
<b>Průměr</b>	<b>5017</b>	<b>-595</b>	$\bar{k} = 0,90$	<b>50</b>	<b>-2</b>	$\bar{k} = 0,95$

Zdroj: Statistické ročenky PČR, vlastní zpracování a výpočty



Vypočtené hodnoty koeficientů v tabulce č. 12 pak ukazují na to, že za sledované období v průběhu fungování bodového hodnocení došlo k průměrnému meziročnímu poklesu dopravních nehod v kraji ve výši 10%, a poklesu usmrcených osob v tomto kraji ve výši 5%. V tomto kraji od zavedení bodového hodnocení a během jeho fungování do konce roku 2013 průměrně klesá počet dopravních nehod oproti počtu usmrcených osob dvakrát tak rychleji.

Kraj Vysočina je svou rozlohou krajem nadprůměrné velikosti na straně jedné, a krajem s jednou z nejnižších hustot zalidnění, na straně druhé. Od zavedení a fungování bodového hodnocení bylo v tomto kraji šetřeno celkem 36 659 dopravních nehod a při těchto usmrceno celkem 384 osob (viz tabulka č. 13). V oblasti dopravních nehod byl vypočten průměrný koeficient růstu ve výši 0,89, který poukazuje na 11% pokles v této oblasti. Zatímco v oblasti počtu usmrcených osob lze spatřit na základě vypočteného průměrného koeficientu meziroční pokles v podobě 5%. Je zřejmé, že jako tomu bylo u předcházejícího Pardubického kraje, dochází v případě Vysočiny k více jak dvakrát takovému průměrnému meziročnímu poklesu v oblasti dopravních nehod na rozdíl od oblasti usmrcených osob.

**Tabulka č. 13 – Počty nehod a usmrcených osob – kraj Vysočina**

<i>Vysočina</i>	<i>Počet nehod</i>	$d_{li}$	$k_i$	<i>Počet usmrcených</i>	$d_{li}$	$k_i$
<b>2006</b>	8132	-	-	53	-	-
<b>2007</b>	8086	-46	0,9943	72	19	1,3585
<b>2008</b>	6623	-1463	0,8191	65	-7	0,9028
<b>2009</b>	1843	-4780	0,2783	34	-31	0,5231
<b>2010</b>	2390	547	1,2968	52	18	1,5294
<b>2011</b>	2594	204	1,0854	33	-19	0,6346
<b>2012</b>	3295	701	1,2702	39	6	1,1818
<b>2013</b>	3696	401	1,1217	36	-3	0,9231
<b>Celkem</b>	<b>36659</b>			<b>384</b>		
<b>Průměr</b>	<b>4582</b>	<b>-634</b>	$\bar{k} = 0,89$	<b>48</b>	<b>-2</b>	$\bar{k} = 0,95$

*Zdroj: Statistické ročenky PČR, vlastní zpracování a výpočty*

Jihomoravský kraj má bezesporu výhodu ve vynikající dopravní dostupnosti a jeho strategické poloze na křižovatce silničních i železničních dálkových tras. V tomto kraji k žádnému meziročnímu nárůstu ve dvou sledovaných oblastech nedošlo. Jihomoravský kraj se svými 75 393 dopravními nehodami a 647 usmrcenými osobami (viz tabulka č. 14)

vykazuje na základě vypočtených koeficientů v obou oblastech meziroční pokles. Co se týká dopravních nehod, pak dokonce 12% pokles, v případě usmrcených osob pak „horší“ 7% meziroční pokles. I tento kraj lze zařadit mezi kraje s pozitivním trendem – kdy počty dopravních nehod zde meziročně klesají téměř dvakrát tak více než počty usmrcených osob.

**Tabulka č. 14 – Počty nehod a usmrcených osob – Jihomoravský kraj**

<b>Jihomoravský kraj</b>	<b>Počet nehod</b>	$d_{li}$	$k_i$	<b>Počet usmrcených</b>	$d_{li}$	$k_i$
<b>2006</b>	16593	-	-	94	-	-
<b>2007</b>	16022	-571	0,9656	131	37	1,3936
<b>2008</b>	14174	-1848	0,8847	99	-32	0,7557
<b>2009</b>	3642	-10532	0,2569	81	-18	0,8182
<b>2010</b>	5650	2008	1,5513	70	-11	0,8642
<b>2011</b>	5941	291	1,0515	67	-3	0,9571
<b>2012</b>	6670	729	1,1227	50	-17	0,7463
<b>2013</b>	6701	31	1,0046	55	5	1,1000
<b>Celkem</b>	<b>75393</b>			<b>647</b>		
<b>Průměr</b>	<b>9424</b>	<b>-1413</b>	$\bar{k} = 0,88$	<b>81</b>	<b>-6</b>	$\bar{k} = 0,93$

Zdroj: Statistické ročenky PČR, vlastní zpracování a výpočty

Také u Olomouckého kraje lze vyzorovat výše zmíněný velmi pozitivní a žádoucí trend v meziročním vyšším poklesu u počtu usmrcených osob oproti počtu dopravních nehod, jak je zřejmé z tabulky č. 15.

**Tabulka č. 15 – Počty nehod a usmrcených osob – Olomoucký kraj**

<b>Olomoucký kraj</b>	<b>Počet nehod</b>	$d_{li}$	$k_i$	<b>Počet usmrcených</b>	$d_{li}$	$k_i$
<b>2006</b>	9658	-	-	69	-	-
<b>2007</b>	9545	-113	0,9883	89	20	1,2899
<b>2008</b>	8386	-1159	0,8786	59	-30	0,6629
<b>2009</b>	4407	-3979	0,5255	51	-8	0,8644
<b>2010</b>	4156	-251	0,9430	45	-6	0,8824
<b>2011</b>	4274	118	1,0284	45	0	1,0000
<b>2012</b>	4406	132	1,0309	40	-5	0,8889
<b>2013</b>	4432	26	1,0059	27	-13	0,6750
<b>Celkem</b>	<b>49264</b>			<b>425</b>		
<b>Průměr</b>	<b>6158</b>	<b>-747</b>	$\bar{k} = 0,89$	<b>53</b>	<b>-6</b>	$\bar{k} = 0,87$

Zdroj: Statistické ročenky PČR, vlastní zpracování a výpočty

V Olomouckém kraji bylo během sledovaného období registrováno celkem 49 264 dopravních nehod a celkem 425 usmrcených osob. Jak již bylo naznačeno, průměrný meziroční pokles v oblasti dopravních nehod v tomto kraji dosahuje 11%, zatímco ten samý pokles u usmrcených osob dosahuje hodnoty 13%. Tedy stejná situace jako v Karlovarském kraji, kdy meziročně více klesají počty usmrcených osob, nežli počty dopravních nehod.

Předposledním krajem je čtvrtý nejmenší kraj ČR, Zlínský kraj. V tomto kraji bylo ve sledovaném období zaznamenáno bezmála 33 000 dopravních nehod s 324 usmrcenými osobami (viz tabulka č. 16). Na základě vypočtených ukazatelů bylo zjištěno, že v tomto kraji došlo v průběhu fungování bodového hodnocení k meziročnímu poklesu ve výši 12% u dopravních nehod. Co je ale zajímavé, že v tomto kraji nedošlo v oblasti počtu usmrcených osob k žádnému průměrnému meziročnímu nárůstu či poklesu, neboť vypočtená hodnota průměrného koeficientu růstu je zde 1.

**Tabulka č. 16 – Počty nehod a usmrcených osob – Zlínský kraj**

<b>Zlínský kraj</b>	<b>Počet nehod</b>	$d_{ii}$	$k_i$	<b>Počet usmrcených</b>	$d_{ii}$	$k_i$
<b>2006</b>	7904	-	-	35	-	-
<b>2007</b>	7481	-423	0,9465	57	22	1,6286
<b>2008</b>	5596	-1885	0,7480	45	-12	0,7895
<b>2009</b>	1798	-3798	0,3213	43	-2	0,9556
<b>2010</b>	1780	-18	0,9900	40	-3	0,9302
<b>2011</b>	2014	234	1,1315	38	-2	0,9500
<b>2012</b>	3025	1011	1,5020	31	-7	0,8158
<b>2013</b>	3314	289	1,0955	35	4	1,1290
<b>Celkem</b>	<b>32912</b>			<b>324</b>		
<b>Průměr</b>	<b>4114</b>	<b>-656</b>	$\bar{k} = 0,88$	<b>41</b>	<b>0</b>	$\bar{k} = 1$

*Zdroj: Statistické ročenky PČR, vlastní zpracování a výpočty*

Jako poslední ze všech 14 krajů, je uveden kraj Moravskoslezský, který je svým počtem obyvatel třetím nejlidnatějším krajem v ČR. V tomto kraji došlo ve sledovaném období v obou sledovaných oblastech k meziročním poklesům (viz tabulka č. 17). U počtu dopravních nehod, kterých bylo v tomto kraji celkem 95 296, byl vypočten koeficient růstu, který ukazuje na 11% pokles. A u počtu usmrcených osob, kterých bylo v tomto

kraji za sledované období celkem 675, ukazuje vypočtený koeficient na meziroční pokles v hodnotě 5%.

**Tabulka č. 17 – Počty nehod a usmrcených osob – Moravskoslezský kraj**

<i>Moravskoslezský kraj</i>	<i>Počet nehod</i>	$d_{ii}$	$k_i$	<i>Počet usmrcených</i>	$d_{ii}$	$k_i$
<b>2006</b>	19248	-	-	101	-	-
<b>2007</b>	18604	-644	0,9665	108	7	1,0693
<b>2008</b>	16466	-2138	0,8851	96	-12	0,8889
<b>2009</b>	8572	-7894	0,5206	93	-3	0,9688
<b>2010</b>	7902	-670	0,9218	71	-22	0,7634
<b>2011</b>	8071	169	1,0214	70	-1	0,9859
<b>2012</b>	8145	74	1,0092	68	-2	0,9714
<b>2013</b>	8288	143	1,0176	68	0	1,0000
<b>Celkem</b>	<b>95296</b>			<b>675</b>		
<b>Průměr</b>	<b>11912</b>	<b>-1566</b>	$\bar{k} = 0,89$	<b>84</b>	<b>-5</b>	$\bar{k} = 0,95$

*Zdroj: Statistické ročenky PČR, vlastní zpracování a výpočty*

Z výše uvedené analýzy, která byla zpracována souhrnně pro ČR i všechny její kraje jednotlivě vyplývá, že v každém z krajů došlo během sledovaného období od zavedení bodového hodnocení v roce 2006 do konce roku 2013 vždy k poklesu/úbytku v oblasti počtu evidovaných dopravních nehod. Jedinou výjimkou je situace u Zlínského kraje v oblasti počtu usmrcených osob, kdy se průměrný koeficient růstu v této oblasti rovná 1 a ve sledovaném období tedy nedošlo ani k nárůstu ani k poklesu. Tento průměrný meziroční pokles v oblasti počtu dopravních nehod byl ve sledovaném období nejvyšší v Karlovarském kraji (17%), a naopak nejnižší v kraji Ústeckém (pouhý 7% úbytek). Ve druhé sledované oblasti – počet usmrcených osob ve sledovaném období, byl nejvyšší průměrný meziroční pokles zaznamenán opět v Karlovarském kraji (18%), nejnižší pak v kraji Ústeckém a Jihočeském (u obou ve výši 4%). Navíc u dvou krajů došlo k nejvíce pozitivnímu a vítanému trendu, když ve sledovaném období došlo v Karlovarském kraji, kde byl průměrný meziroční pokles v oblasti usmrcených osob (18%) dokonce vyšší než pokles u počtu dopravních nehod (17%), a totožně u Olomouckého kraje, u kterého byl zaznamenán průměrný meziroční pokles ve sledovaném období u usmrcených osob ve výši 13% oproti 11% poklesu v oblasti počtu dopravních nehod. Výsledky této analýzy jsou přehledně uvedeny v samostatné tabulce, která tvoří přílohu č. 4 diplomové práce.

## 5.2 Dopravní nehodovost dle nejčastějších příčin

Mezi nejčastější příčiny vzniku dopravních nehod patří již několik let opakovaně: **nepřiměřená rychlost, nesprávné předjíždění, nedání přednosti a nesprávný způsob jízdy**. Pokud je na tato čtyři přestupková jednání pohlíženo z hlediska bodového hodnocení, pak např. jízda nepřiměřenou rychlostí je bodovaným přestupkem a pro řidiče, pokud se tohoto přestupku dopustí, je s tímto spojen také záznam dvou, tří nebo dokonce i pěti bodů, dle intenzity přestupkového jednání. Jednání spočívající v nesprávném předjíždění je také bodovaným přestupkem, se kterým je spojen záznam sedmi bodů v kartě řidiče. Nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě je také bodovaným přestupkem, ohodnoceným čtyřmi body. Poslední z výše uvedených bodovaných přestupků je nesprávný způsob jízdy, kterým může dojít hned k několika bodovaným přestupkům. Jejich skutkový základ a výši bodového hodnocení stanoví příloha ZOSP.

Sledovaným obdobím pro vypočtení statistických ukazatelů, kterými jsou první diference a koeficienty růstu, bylo v případě této kapitoly také období, ve kterém již byl zaveden a fungoval systém bodového hodnocení, konkrétně období let 2006-2013.

### 5.2.1 Nepřiměřená rychlost

V případě přestupkového jednání, jehož skutkovým základem je nepřiměřená rychlost, bylo za sledované období na území ČR způsobeno celkem 146 667 dopravních nehod. Pro bližší představu uvádí Ministerstvo dopravy ČR, že mezi nejčastěji evidovaná jednání zařazená do bodového hodnocení patří překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o méně než 20 km/h, v obci o 20 km/h a více, mimo obec o méně než 30 km/h a mimo obec o 30 km/h a více, za situace, kdy se jen za čtvrté čtvrtletí roku 2013 tato jednání spočívající v překročení dovolené rychlosti podílela na všech přestupcích 47%! V následující tabulce č. 18 jsou uvedeny hodnoty, jejichž výsledkem je průměrný koeficient růstu v hodnotě 0,92, což svědčí o průměrném meziročním poklesu pouhých 8%. Zcela jistě by si všichni účastníci silničního provozu „zasloužili“ mnohem vyšší hodnotu tohoto ukazatele.

**Tabulka č. 18 – Nehody způsobené nepřiměřenou rychlostí**

<i>Rok</i>	<i>Počet nehod</i>	$d_{1i}$	$d_{2i}$	$k_i$	$r_i$	$y_i/y_0$
<b>2006</b>	25892	-	-	-	-	-
<b>2007</b>	25019	-873	-	0,9663	-0,0337	0,9663
<b>2008</b>	23187	-1832	-959	0,9268	-0,0732	0,8955
<b>2009</b>	15348	-7839	-6007	0,6619	-0,3381	0,5928
<b>2010</b>	14633	-715	7124	0,9534	-0,0466	0,5652
<b>2011</b>	13426	-1207	-492	0,9175	-0,0825	0,5185
<b>2012</b>	14529	1103	2310	1,0822	0,0822	0,5611
<b>2013</b>	14633	104	-999	1,0072	0,0072	0,5652
<b>Celkem</b>	<b>146667</b>	-	-	-	-	-
<b>Průměr</b>	<b>18333</b>	<b>-1608</b>		$\bar{k} = 0,92$		

Zdroj: Statistika nehodovosti PČR, vlastní zpracování a výpočty

### 5.2.2 Nesprávné předjíždění

Dalším přestupkovým jednáním, při kterém nejčastěji dochází k dopravním nehodám, je nesprávné předjíždění. Tabulka č. 19 ukazuje, že z důvodu nesprávného předjíždění bylo ve sledovaném období způsobeno přes 17 000 dopravních nehod. A průměrný roční koeficient růstu ve výši 0,87 poukazuje na průměrný meziroční pokles v případě tohoto jednání v hodnotě 13%. Trend tohoto poklesu je jistě mnohem uspokojivější než v předchozím případě překračování dovolených rychlostí.

**Tabulka č. 19 – Nehody způsobené nesprávným předjížděním**

<i>Rok</i>	<i>Počet nehod</i>	$d_{1i}$	$d_{2i}$	$k_i$	$r_i$	$y_i/y_0$
<b>2006</b>	3732	-	-	-	-	-
<b>2007</b>	3421	-311	-	0,9167	-0,0833	0,9167
<b>2008</b>	2975	-446	-135	0,8696	-0,1304	0,7972
<b>2009</b>	1654	-1321	-875	0,5560	-0,4440	0,4432
<b>2010</b>	1543	-111	1210	0,9329	-0,0671	0,4135
<b>2011</b>	1458	-85	26	0,9449	-0,0551	0,3907
<b>2012</b>	1418	-40	45	0,9726	-0,0274	0,3800
<b>2013</b>	1383	-35	5	0,9753	-0,0247	0,3706
<b>Celkem</b>	<b>17584</b>	-	-	-	-	-
<b>Průměr</b>	<b>2198</b>	<b>-336</b>		$\bar{k} = 0,87$		

Zdroj: Statistika nehodovosti PČR, vlastní zpracování a výpočty

Z tabulky č. 19 je zřejmé, že počty dopravních nehod, způsobených právě tímto jednáním, od roku 2006 až do roku 2013 stále klesají. Nezbývá než doufat, že se v tomto

případě uvedený trend udrží a řidiči se i nadále ve většině případů vyvarují nesprávného předjíždění.

### 5.2.3 Nedání přednosti

Nedání přednosti v jízdě, je také bodovaným přestupkem, na základě kterého došlo ve sledovaném období let 2006-2013 k celkem 152 622 dopravním nehodám. I u tohoto přestupkového jednání a s ním spojeným počtem dopravních nehod lze vysledovat podobný trend, který byl zaznamenán u nepřiměřené rychlosti, a to, že po zavedení bodového hodnocení počty dopravních nehod způsobených nedáním přednosti v jízdě, více jak pět let klesaly, nicméně v letech 2012-2013 je zaznamenán patrný nárůst těchto nehod. Uvedené lze ponejvíce přičítat nerespektování práv druhého i obyčejné slušnosti mezi lidmi – řidiči.

Z vypočtených ukazatelů v tabulce č. 20 je zřejmé, že v případě dopravních nehod, způsobených nedáním přednosti byl vypočten průměrný koeficient růstu, který ukazuje na pokles ve výši 12% za sledované období. Tato hodnota je uspokojivá už tím, že se nepohybuje pod hranicí deseti procent, nicméně důležité v budoucnu bude tento trend udržet, ať již zvýšenou preventivní a hlídkovou činností policistů přímo v terénu, nebo lepšími kamerovými systémy fungujícími na pozemních komunikacích, ve městech i mimo ně.

**Tabulka č. 20 – Nehody způsobené nedáním přednosti**

<b>Rok</b>	<b>Počet nehod</b>	<b><math>d_{1i}</math></b>	<b><math>d_{2i}</math></b>	<b><math>k_i</math></b>	<b><math>r_i</math></b>	<b><math>y_i/y_0</math></b>
<b>2006</b>	31376	-	-	-	-	-
<b>2007</b>	32179	803	-	1,0256	0,0256	1,0256
<b>2008</b>	28625	-3554	-4357	0,8896	-0,1104	0,9123
<b>2009</b>	12241	-16384	-12830	0,4276	-0,5724	0,3901
<b>2010</b>	12060	-181	16203	0,9852	-0,0148	0,3844
<b>2011</b>	11539	-521	-340	0,9568	-0,0432	0,3678
<b>2012</b>	12260	721	1242	1,0625	0,0625	0,3907
<b>2013</b>	12342	82	-639	1,0067	0,0067	0,3934
<b>Celkem</b>	<b>152622</b>	-	-	-	-	-
<b>Průměr</b>	<b>19072</b>	<b>-2719</b>		<b><math>\bar{k} = 0,88</math></b>		

Zdroj: Statistika nehodovosti PČR, vlastní zpracování a výpočty

### 5.2.4 Nesprávný způsob jízdy

Nesprávný způsob jízdy zapříčnil nejvíce dopravních nehod ze všech čtyř uvažovaných nejzávažnějších jednání. Celkem z důvodu nesprávného způsobu jízdy došlo ve sledovaném období k 515 835 dopravním nehodám. Vypočtený průměrný koeficient růstu 0,87 v tomto případě poukazuje na meziroční pokles ve výši 13%. V tabulce č. 21 jsou zpracována data, ze kterých je zřejmé, že i v případě tohoto protiprávního jednání za období prvních tří let po zavedení bodového hodnocení docházelo k postupnému snižování dopravních nehod způsobených nesprávným způsobem jízdy, nicméně od roku 2010 lze znovu spatřovat nárůst v počtu uvedených jednáních zaviněných dopravních nehod. Agresivní řidič nemusí jet nutně jen rychle, ale právě svým chováním (mnohdy nesprávným způsobem jízdy) může ohrozit ostatní účastníky silničního provozu. Na druhé straně je agresivní jednání řidičů v poslední době čím dál více medializováno, různě zveřejňováno, což svým způsobem nadále působí v oblasti prevence, neboť zveřejnění odebírá anonymitu právě těm řidičům, kteří se v silničním provozu chovají neohledupně k ostatním účastníkům.

**Tabulka č. 21 – Nehody způsobené nesprávným způsobem jízdy**

<b>Rok</b>	<b>Počet nehod</b>	$d_{1i}$	$d_{2i}$	$k_i$	$r_i$	$y_i/y_0$
<b>2006</b>	113152	-	-	-	-	-
<b>2007</b>	107014	-6138	-	0,9458	-0,0542	0,9458
<b>2008</b>	92551	-14463	-8325	0,8648	-0,1352	0,8179
<b>2009</b>	37977	-54574	-40111	0,4103	-0,5897	0,3356
<b>2010</b>	39219	1242	55816	1,0327	0,0327	0,3466
<b>2011</b>	39666	447	-795	1,0114	0,0114	0,3506
<b>2012</b>	42234	2568	2121	1,0647	0,0647	0,3733
<b>2013</b>	44022	1788	-780	1,0423	0,0423	0,3891
<b>Celkem</b>	<b>515835</b>	-	-	-	-	-
<b>Průměr</b>	<b>64479</b>	<b>-9876</b>		$\bar{k} = 0,87$		

Zdroj: Statistika nehodovosti PČR, vlastní zpracování a výpočty

Z provedené analýzy dopravní nehodovosti dle nejčastějších příčin vzniku dopravních nehod, je zřejmé, že ve sledovaném období 2006-2013 bylo nejvíce dopravních nehod způsobeno nesprávným způsobem jízdy, a to celkem 515 835 za osm let, což průměrně znamená přes 64 tisíc nehod ročně způsobených nesprávným způsobem jízdy. Průměrný koeficient růstu u takto zaviněných nehod dosahuje hodnoty 0,87 a poukazuje na 13% pokles ve sledovaném období. Velmi podobný procentuální pokles za sledované



období let 2006-2013 vykazují také nehody způsobené nedáním přednosti ( $\bar{k}=0,88$ , meziroční pokles v hodnotě 12%) a nehody způsobené nesprávným předjížděním ( $\bar{k}=0,87$ , meziroční pokles 13%). Nejnižší meziroční pokles ve sledovaném období byl zjištěn u dopravních nehod zaviněných rychlostí, který dosáhl hodnoty 8%, neboť průměrný koeficient růstu byl spočten ve výši 0,92. Z uvedeného je zřejmé, že právě rychlost, je přestupkem, kterého se řidiči dopouštějí v ČR opakovaně velmi často a navíc počty nehod způsobené tímto jednáním (rychlostí), klesají meziročně nejméně ze všech čtyř sledovaných nejčastějších příčin. Rychlost a zejména její překračování a tedy nedodržování, je zkrátka stále ještě velmi „populárním“ negativním projevem řidičů v ČR.

### 5.3 Dopravní nehodovost dle pohlaví řidičů

V této části práce je znovu za pomoci diferencí a koeficientů růstu analyzováno, jakým počtem se na zaviněných dopravních nehodách v období let 2006-2013 podílejí řidiči - muži a jakou částí řidičky - ženy, popř. u kterého z obou pohlaví dochází k většímu poklesu či nárůstu v počtu zaviněných dopravních nehod, a dále také jaké jsou počty usmrcených žen a mužů na pozemních komunikacích v ČR ve sledovaném období a to včetně následného úmrtí na následky nehody do 30 dnů od nehody. Z tabulek č. 22 a 23 je zřejmé, že nejméně dopravních nehod zavinili muži v roce 2011, zatímco ženy o rok dříve v roce 2010. Nejméně mužů i žen zemřelo v roce 2013, naopak nejvíce mužů a žen zemřelo v roce 2007.

**Tabulka č. 22 – Počty dopravních nehod zaviněných dle pohlaví**

	MUŽI			ŽENY		
	Počet nehod	$d_{li}$	$k_i$	Počet nehod	$d_{li}$	$k_i$
<b>2006</b>	128412	-	-	28246	-	-
<b>2007</b>	120350	-8062	0,9372	28942	696	1,02464
<b>2008</b>	105046	-15304	0,8728	26301	-2641	0,90875
<b>2009</b>	45258	-59788	0,4308	11497	-14804	0,43713
<b>2010</b>	44674	-584	0,9871	11376	-121	0,98948
<b>2011</b>	43457	-1217	0,9728	11719	343	1,03015
<b>2012</b>	45978	2521	1,0580	12828	1109	1,09463
<b>2013</b>	45267	-711	0,9845	12933	105	1,00819
<b>Celkem</b>	<b>578442</b>	-	-	<b>143842</b>	-	-
<b>Průměr</b>	<b>72305</b>	<b>-11878</b>	<b><math>\bar{k}=0,86</math></b>	<b>17980</b>	<b>-2188</b>	<b><math>\bar{k}=0,89</math></b>

Zdroj: Ministerstvo dopravy BESIP, vlastní zpracování a výpočty

Ze statistik Ministerstva dopravy vyplývá, že poměr všech registrovaných řidičů v ČR dle pohlaví je za dobu platnosti a fungování bodového hodnocení řidičů ustálený, neboť jej tvoří cca 56,3% muži, a 43,7% ženy. Zatímco poměr bodovaných mužů a žen je od poměru všech řidičů výrazně odlišný, jelikož jej tvoří z 83,1% muži, a z 16,9% ženy.

V případě celkového počtu zaviněných dopravních nehod zavinili muži ve sledovaném období fungování bodovaného hodnocení celkem 578 442 nehod, zatímco ženy čtyřikrát méně - 143 842 nehod, což uvádí tabulka č. 22. Vypočtené průměrné koeficienty růstu v obou sledovaných oblastech, jak v počtech dopravních nehod, tak v počtech usmrcených, obojí dle pohlaví, poukazují na skutečnost, že ve sledovaném období fungování bodového hodnocení řidičů došlo v případě počtu zaviněných dopravních nehod u mužů k 14% poklesu, zatímco u žen byl tento pokles menší, ve výši 11%. V oblasti počtu usmrcených účastníků dle pohlaví pak na základě vypočtených ukazatelů vyšel meziroční pokles u mužů v hodnotě 7%, a u žen v hodnotě víc jak dvakrát takové - pokles 16%. Z výpočtů uvedených v tabulce č. 23 je také zřejmé, že v počtu usmrcených mužů dochází během celého sledovaného období pouze k poklesu, na který poukazují záporné diference. Naopak u žen lze vidět také diferenci kladnou, která v roce 2011 zvedá klesající trend a je usmrceno více žen oproti předchozímu období, kdy tyto počty od roku 2007 do roku 2011 s výjimkou roku 2006 klesaly. Z výpočtů v tabulkách č. 22 a 23 je zřejmé, že po zavedení bodového hodnocení v roce 2006 nedošlo k využití jeho potenciálu, neboť v roce 2007 je zaznamenán nejvyšší počet usmrcených mužů i žen, což může být přiřazováno zejména zpochybňování tohoto nově zavedeného systému – bodového hodnocení.

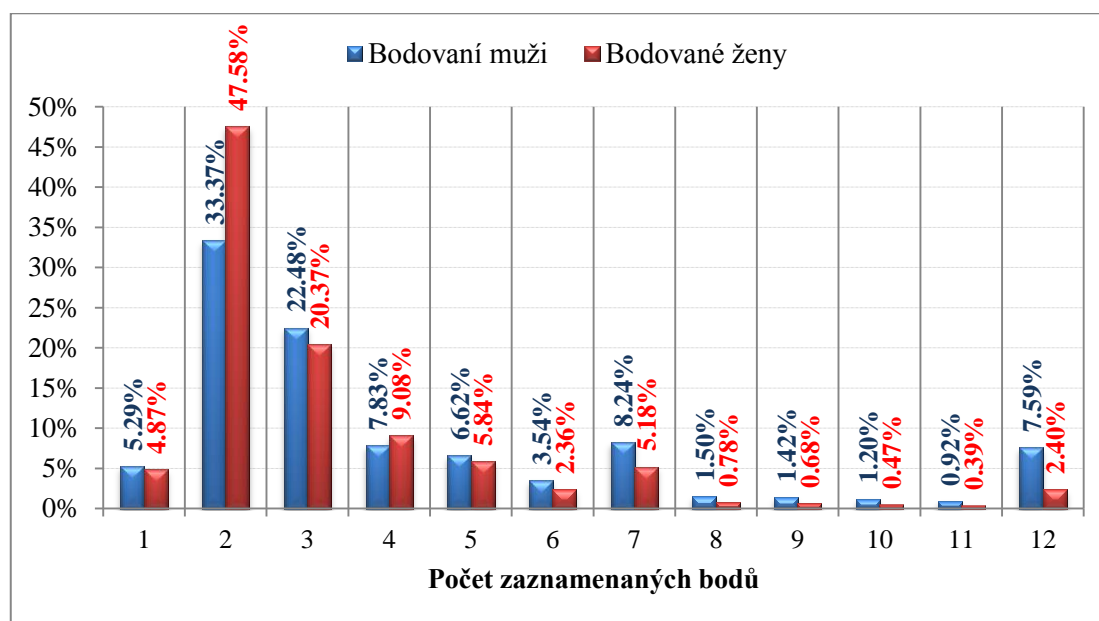
**Tabulka č. 23 – Počty usmrcených osob při DN dle pohlaví**

	MUŽI			ŽENY		
	Počet usmrcených	$d_{li}$	$k_i$	Počet usmrcených	$d_{li}$	$k_i$
<b>2006</b>	838	-	-	225	-	-
<b>2007</b>	946	108	1,1289	276	51	1,22667
<b>2008</b>	817	-129	0,8636	259	-17	0,93841
<b>2009</b>	669	-148	0,8188	232	-27	0,89575
<b>2010</b>	618	-51	0,9238	184	-48	0,7931
<b>2011</b>	581	-37	0,9401	192	8	1,04348
<b>2012</b>	568	-13	0,9776	174	-18	0,90625
<b>2013</b>	513	-55	0,9032	141	-33	0,81034
<b>Celkem</b>	<b>5550</b>	-	-	<b>1683</b>	-	-
<b>Průměr</b>	<b>694</b>	<b>-46</b>	$\bar{k} = 0,93$	<b>210</b>	<b>-12</b>	$\bar{k} = 0,84$

Zdroj: Ministerstvo dopravy BESIP, vlastní zpracování a výpočty

Následující graf č. 1 prezentuje procentuální zastoupení žen a mužů dle množství udělených bodů. Z grafu je zřejmé, že v poměrovém zastoupení tvoří dvanácti bodoví řidiči – muži 7,59% a ženy „jen“ 2,4%. Tento počet tvoří 0,56% registrovaných řidičů. Tento údaj je dále pak zajímavý v absolutním poměru žen a mužů, tedy 35 165 dvanácti bodových mužů a 2 258 dvanácti bodových žen (absolutní hodnoty uvádí graf v příloze č. 5 diplomové práce), v procentech je pak tento poměr 94,69% mužů a 5,31% žen. Krom hodnot u dvou a čtyř přidělených bodů v rámci hodnocení, převládají ve všech stupních bodového konta muži. Nejvíce mužů a žen má ve svém bodovém hodnocení připsáno po dvou a třech bodech.

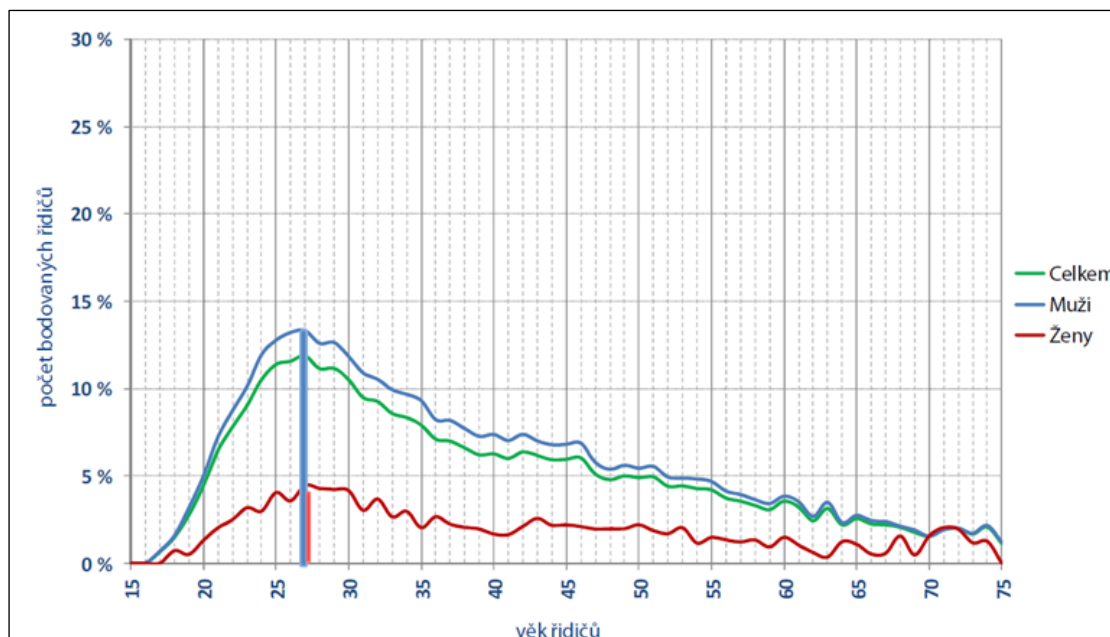
**Graf č. 1 – Bodové hodnocení řidičů v poměrovém zastoupení (v %)**



Zdroj: Ministerstvo dopravy [online]. [cit. 2014-11-15] dostupné na [www: <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/E88E9517-EEEE-4DE9-AEA6-6115762E27CF/0/1312\\_BR.pdf>](http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/E88E9517-EEEE-4DE9-AEA6-6115762E27CF/0/1312_BR.pdf)

Rozdělení mužů a žen s dvanácti body, kteří v důsledku svého chování a vlivem zavedeného bodového hodnocení přišli o řidičské oprávnění je v grafu č. 2 rozděleno navíc dle věku. Ze všech tzv. „bodovaných“ mužů a žen, jsou to právě muži a ženy ve věku 27 let, které dosáhly všech dvanácti bodů v bodovém hodnocení. V absolutním počtu je pak nejvíce mužů s dvanácti body ve věku 27 let a žen s dvanácti body ve věku 29 let.

**Graf č. 2 – Podíl řidičů s dvanácti body na celkovém počtu bodovaných řidičů**



Zdroj: Ministerstvo dopravy [online]. [cit. 2014-12-02] dostupné na [www: <http://www.mdcz.cz/NR/ronlyres/E88E9517-EEEE-4DE9-AEA6-6115762E27CF/0/1312\\_BR.pdf>](http://www.mdcz.cz/NR/ronlyres/E88E9517-EEEE-4DE9-AEA6-6115762E27CF/0/1312_BR.pdf)

I přesto, že v poměrném zastoupení ze všech bodovaných řidičů dle pohlaví nasbíraly ženy poměrně více ve skupině dvou a čtyř bodů, v absolutních číslech, jsou muži ve všech bodových kategoriích horšími řidiči. A i vzhledem k tomu, že poměr mezi řidiči muži a ženami je po dobu platnosti bodového hodnocení ustálen v poměru 56,3% mužů a 43,7% žen, jsou muži ve všech bodových kategoriích nejvíce zastoupeni. Jako nejproblémovější se tedy jeví řidič muž ve věku 27 let. Této skutečnosti pak odpovídá i nehodovost, kde muži jsou více jak třikrát častěji viníky dopravních nehod.

## 5.4 Dopravní nehodovost dle věku řidičů

V tomto oddíle páté kapitoly je analyzována nehodovost dle věku řidiče, tedy viníka dopravní nehody. Sledované období je zde stejné jako v předchozí části práce o dopravní nehodovosti dle pohlaví řidiče, období let 2006-2013. V následující tabulce č. 24 je představeno procentní vyjádření vývoje celkového počtu nehod ve sledovaném období dle věku řidičů (tabulka s absolutními hodnotami je uvedena v příloze č. 6). Nejvíce dopravních nehod (186 030 DN - viz příloha č. 6) způsobili ve všech sledovaných letech řidiči ve věku 30-39 let. Obdobný počet nehod způsobili i řidiči ve věku 21-29 let (181 048 DN), nicméně ve statistikách nehodovosti je tato věková skupina rozdělena na

dvě poloviční skupiny (21-24 let a 25-29 let), což může „opticky“ působit a vyvolávat dojem, že tito řidiči způsobují méně dopravních nehod oproti ostatním věkovým kategoriím.

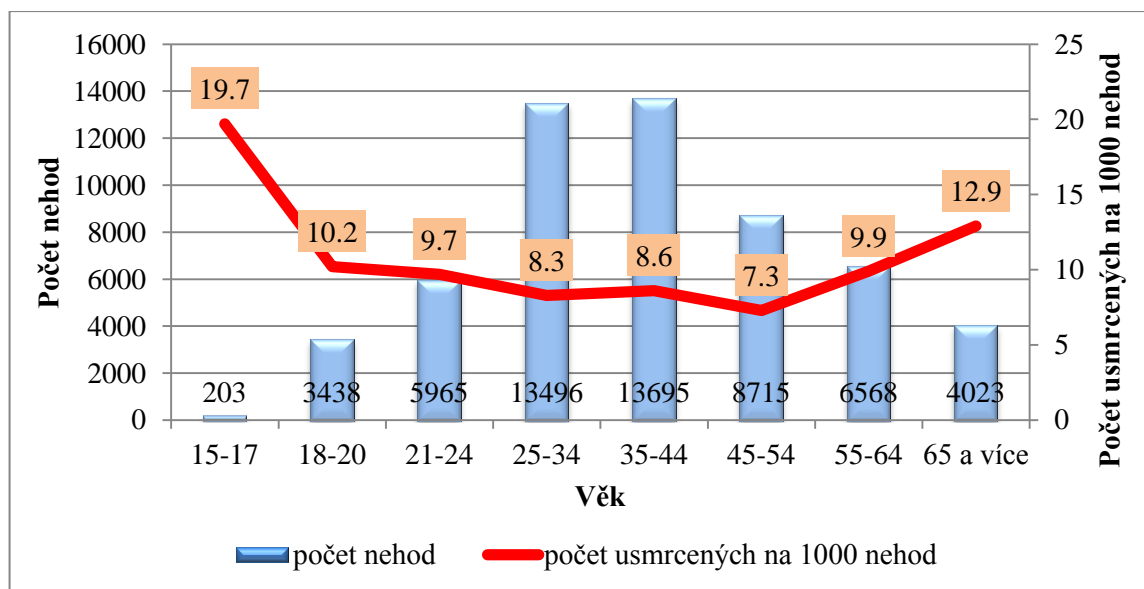
**Tabulka č. 24 – Přehled počtu nehod dle věku řidiče (viníka DN) v %**

<b>Věk/Rok</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
<b>do 17 let</b>	0,29	0,30	0,33	0,55	0,44	0,40	0,32	0,31
<b>18-20 let</b>	5,32	5,91	6,22	6,16	5,15	5,69	5,25	4,75
<b>21-24 let</b>	10,01	10,63	10,50	9,91	8,68	8,54	8,64	8,24
<b>25-29 let</b>	14,01	13,15	12,68	11,20	10,54	9,99	9,53	9,71
<b>30-39 let</b>	24,12	23,11	23,32	21,21	21,74	20,52	20,28	19,57
<b>40-49 let</b>	15,32	14,80	14,83	13,41	14,23	14,32	14,74	14,88
<b>50-59 let</b>	12,22	11,91	11,62	10,04	10,32	10,34	10,44	10,52
<b>60-64 let</b>	3,09	3,33	3,50	3,32	3,61	3,68	3,84	4,01
<b>65-69 let</b>	1,45	1,58	1,71	1,70	1,74	2,21	2,35	2,52
<b>nad 70 let</b>	1,94	2,02	2,09	2,18	2,19	2,62	2,94	3,05

*Zdroj: ŘSDP Policejní prezidium, vlastní zpracování a výpočty*

Dalším kritériem hodnotícím řidiče dle věku není jen počet způsobených nehod, ale především následky těchto nehod. Graf č. 3 ukazuje počet usmrcených osob v přepočtu na 1000 dopravních nehod způsobených určitou věkovou skupinou. I přesto, že věková skupina do 17 let, má nejmenší poměry počtů dopravních nehod (viz tabulka č. 24), patří nehody způsobené touto věkovou skupinou mezi nejzávažnější. Řidiči do 17 let dosahují hodnoty 19,7 usmrcení na 1 000 dopravních nehod. Další skupinou s vysokou mírou úmrtnosti následkem dopravní nehody jsou řidiči nad 65 let a to s 12,9 úmrtími na 1000 dopravních nehod. Věková skupina 45-54 let je hodnocena se svou hodnotou 7,3 úmrtí na 1000 dopravních nehod jako kategorie s nejmenší mírou úmrtnosti.

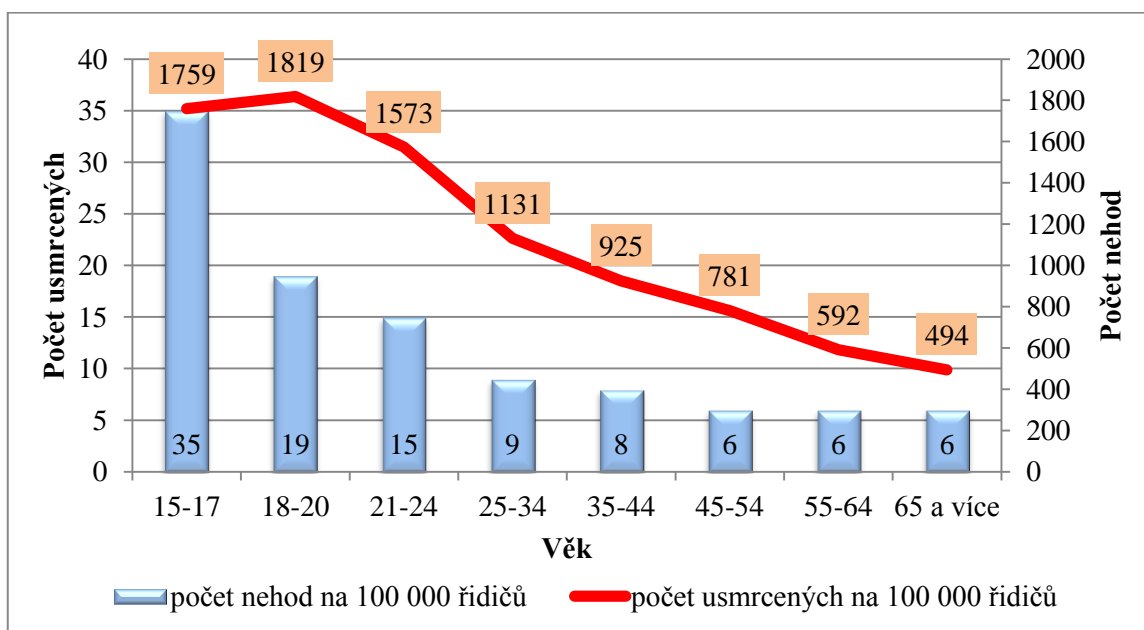
**Graf č. 3 – Rozdělení DN a jejich závažnosti dle věku řidiče v roce 2013**



Zdroj: Ministerstvo dopravy BESIP [online]. [cit. 2014-12-03] dostupné na [www: <http://www.ibesip.cz/data/web/aktuality/soubory/mladi-02-2014/priloha-c.-1-dopravni-nehody-dle-veku-a-ridiciske-praxe.pdf>](http://www.ibesip.cz/data/web/aktuality/soubory/mladi-02-2014/priloha-c.-1-dopravni-nehody-dle-veku-a-ridiciske-praxe.pdf)

Aby byla objektivně posouzena nebezpečnost jednání jednotlivých věkových skupin řidičů v silničním provozu, je nutné vztáhnout závažnost následků dopravních nehod k zastoupení počtu řidičů v jednotlivých věkových skupinách, což je zapracováno do následujícího grafu č. 4.

**Graf č. 4 – DN a počty usmrcených v přepočtu na 100 000 řidičů v roce 2013**

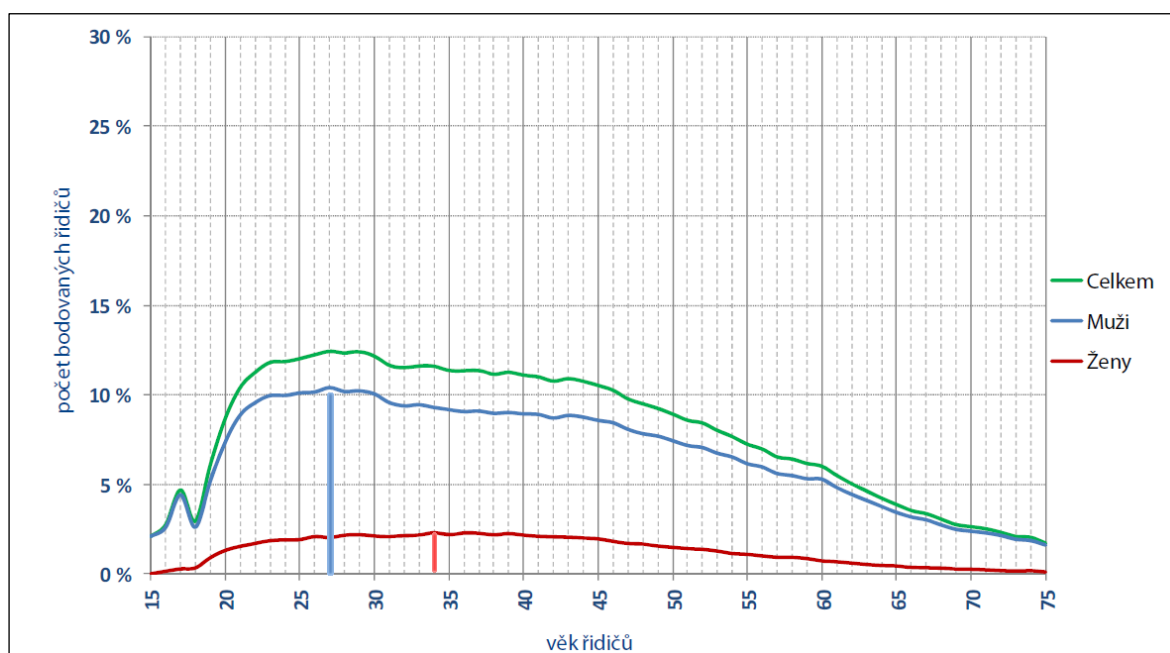


Zdroj: Ministerstvo dopravy BESIP [online]. [cit. 2014-12-03] dostupné na [www: <http://www.ibesip.cz/data/web/aktuality/soubory/mladi-02-2014/priloha-c.-1-dopravni-nehody-dle-veku-a-ridiciske-praxe.pdf>](http://www.ibesip.cz/data/web/aktuality/soubory/mladi-02-2014/priloha-c.-1-dopravni-nehody-dle-veku-a-ridiciske-praxe.pdf)

Uvedený graf č. 4 zobrazuje celkový počet nehod a počet nehod s úmrtím na 100 000 řidičů v jednotlivých věkových skupinách řidičů. Získán tak byl objektivní přehled nehodovosti dle věku řidiče. I přesto, že věková skupina řidičů do 17 let způsobí každý rok nejméně dopravních nehod, patří tito řidiči společně s věkovou skupinou řidičů 18-20 let, k těm řidičům, jejichž následky nehod patří mezi ty nejzávažnější.

Na uvedenou nehodovost ve věkovém rozdělení reflektuje i počet bodů udělených řidičům dle věkových kategorií, což je vidět v následujícím grafu č. 5.

**Graf č. 5 – Poměrný počet bodovaných řidičů dle věku a pohlaví**



Zdroj: Ministerstvo dopravy [online]. [cit. 2014-12-02] dostupné na [www: <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/E88E9517-EEEE-4DE9-AEA6-6115762E27CF/0/1312\\_BR.pdf>](http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/E88E9517-EEEE-4DE9-AEA6-6115762E27CF/0/1312_BR.pdf)

Z grafu č. 5 je patrné, že více jak 10% řidičů ve věku 21-41 let již získalo body v bodovém hodnocení. Tento údaj plně nereflektuje nehodovost a to jak v celkovém počtu dopravních nehod, tak ani dle závažnosti následků způsobených dopravními nehodami. Platí však obecný názor, že mladí řidiči páchají více přestupků v dopravě, nežli starší věkové skupiny. Nejvíce řidičů s přidělenými body je mezi 27letými řidiči. Stejně tak je mezi 27letými nejvíce řidičů, kteří již dosáhli dvanácti bodů a přišli tak již o řidičské oprávnění.

## 5.5 Analýza nehodovosti

U analýzy nehodovosti v silničním provozu ve sledovaném období po zavedení bodového hodnocení z hlediska jakéhokoliv aspektu, tedy např. dle příčiny, věku řidičů, či rozdělením dle krajů, si nelze nevšimnout jednoho extrému a tím je rok 2009. V tomto roce nedošlo k žádné významné změně zákona o silničním provozu, která by jiným způsobem zasahovala a ovlivnila chování řidičů. ZOSP však upravuje povinnost řidiče kdy hlásit či nehlásit dopravní nehodu. Změna zákona v roce 2009 „pouze“ změnila částku, která nahlášení nehody podmiňuje a to tak, že pokud vznikne škoda způsobená dopravní nehodou na zúčastněných vozidlech včetně přepravovaných věcí nepřevyšující částku 100 000,- Kč, nemá řidič povinnost takovou dopravní nehodu hlásit Policii ČR. Tato částka však byla i v předchozím znění zákona, avšak ve výši 50 000,- Kč a 20 000,- Kč. Změnou zákona o silničním provozu se však změnilo postavení Policie ČR k šetření dopravních nehod a k vedení jejich statistik. Policie ČR vede jako jediná veškeré statistiky týkající se dopravních nehod. Dalším subjektem, který by mohl vést přehled dopravních nehod je Česká kancelář pojistitelů, která zastřešuje všechny pojišťovny, neboť sítí jejich byrokracie projde z důvodu povinného pojištění vozidel v ČR každá dopravní nehoda. Vzhledem k tomu, že by tento údaj spojený s výdaji za pojistné plnění umožňoval obecný náhled do finančního hospodaření jednotlivých pojišťoven, pojišťovny tyto údaje záměrně nezveřejňují. Jelikož Policie ČR je jediným subjektem disponujícím statistikami dopravních nehod, neboť Policie ČR tyto informace předává i jiným subjektům ať již státní správy, jako např. Ministerstvo dopravy, BESIP, či soukromé subjekty jako např. Cityplan, Dekra, tak i tato práce se opírá o statistiky vytvořené Policií ČR. V tomto případě je však nutno znát přehled činností a následný možný vliv na statistické údaje, který může být zkreslen zejména nesprávným nastavením vnitřního mechanismu sběru relevantních dat, na který zcela nepochybně působí zákonná úprava.

V roce 2009 tzv. „rozjela“ Policie ČR mediální kampaň s názvem „*Řidiči, domluvte se!*“. Sami policisté rozdávali informační kartičky (viz příloha č. 7), které uváděly případy, ve kterých není přítomnost Policie ČR na místě nehody nutná. Dále tyto informace převzala i média pomocí reklamních spotů BESIPu. Cílem této akce bylo upravit činnost dopravní policie takovým způsobem, aby se zaměřila především na závažné dopravní nehody a nebyla tak její činnost odvracena od závažnějších a nutnějších činností, které mají vliv na samotnou bezpečnost a plynulost silničního provozu. Viníka dopravní nehody



pak v případě nepřítomnosti policie na místě nehody určuje pojišťovna a to ze „Záznamu o dopravní nehodě“ (viz příloha č. 8), který řidiči společně na místě po nehodové události vyplní. Další zásadní změnou byla přímo činnost Policie ČR na místě dopravní nehody, kdy policisté u nehod, které není řidič povinen hlásit, pouze potvrdí správnost vyplnění záznamu o dopravní nehodě a vyřeší případné protiprávní jednání. Všechny takto řešené dopravní nehody se již do statistik policie nedostanou a vytváří tak „falešný“ pokles počtu dopravních nehod. Dalším zkrácením pro statistiky nehodovosti mělo být zpoplatnění výjezdu policie na místo dopravní nehody, tato změna zákona však neprošla Poslaneckou sněmovnou a byla z novely ZOSP vyškrtána. Původní záměr byl snížit počet nehod šetřených policií na místě až na 50% oproti původním počtům, což uvedl ředitel služby dopravní policie v rozhovoru v pořadu rádia Impuls.<sup>47</sup>

Vzhledem k výše uvedenému lze informace o nehodovosti rozdělit do několika skupin. První skupina bude dle data nehody, tedy před rokem 2009 a po roce 2009. Druhá uvažovaná skupina dle následků nehod. Rozdělení dle roku vzniku dopravní nehody je zřejmé z výše uvedeného textu, neboť právě v roce 2009 změnil způsob zaznamenávání údajů o dopravních nehodách do statistik. Dopravní nehody jsou dle jejich následků rozděleny proto, že právě následky dopravních nehod určují, zda je Policie ČR ze zákona povinna tuto nehodu na jejím místě šetřit a takováto nehoda se pak dostane do statistik bez ohledu na to, v jakém roce k ní došlo. Vzhledem k tomu že jedním z následků je hmotná škoda, jejíž výše se však legislativní úpravou v průběhu let několikrát měnila, nezbyvá nic jiného, než rozdělit nehody dle následků na životě a zdraví. Ve všech znění zákona je povinnost dopravní nehodu s jakýmkoliv zraněním hlásit. Tato zákonná povinnost je neměnná a policie tyto nehody šetří stále stejným způsobem a stejným způsobem se vede také s nimi spojená statistika. Pouze takové výše uvedené dělení dopravních nehod může spolehlivě vypovědět o možném dopadu bodového hodnocení na chování řidičů. Lze také porovnat počet dopravních nehod v období před bodovým hodnocením a po něm do roku 2009, kdy byla statistika v tomto směru jednotná.

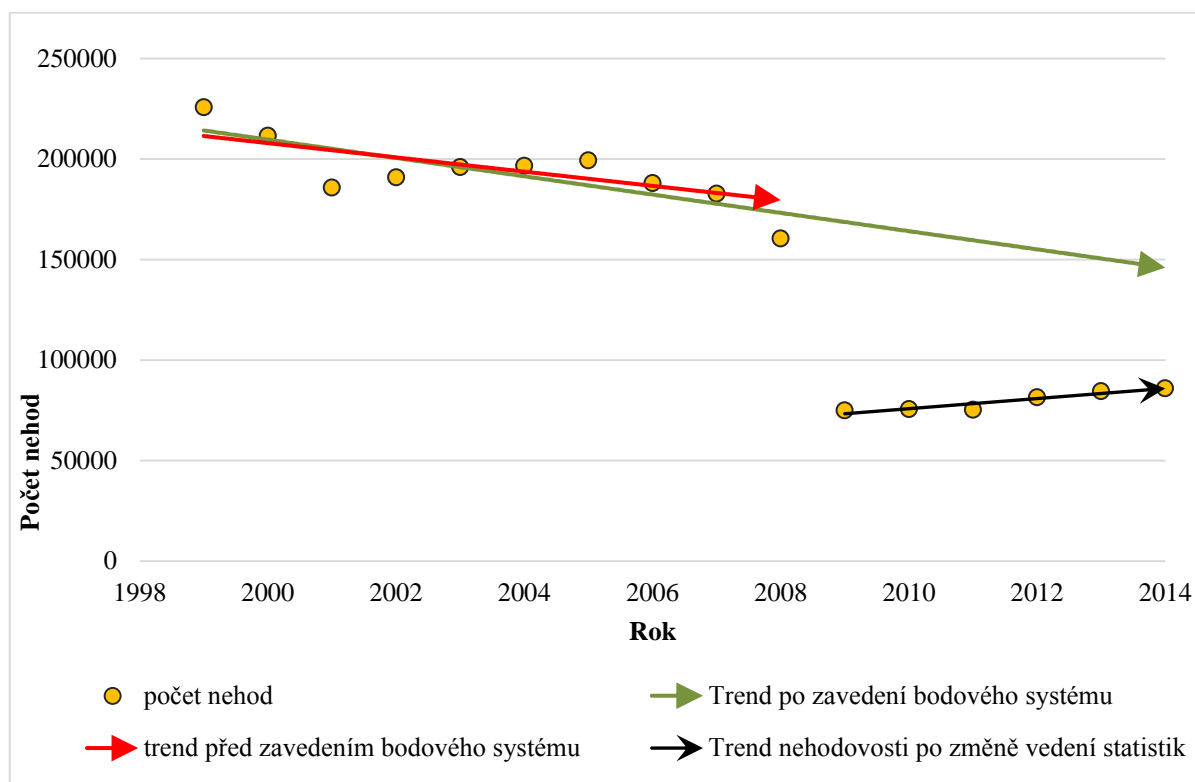
Na grafu č. 6 je vidět vliv změny vedení statistik dopravních nehod. Tato změna ovlivnila ukazatele nehodovosti nejen, co se týče počtu dopravních nehod, ale i co se týče trendu dopravních nehod. Po roce 2009 se trend dopravních nehod otočil a začal stoupat.

---

<sup>47</sup>Impuls ráádío [online]. [cit. 2015-02-05] Dostupné z [www.<http://www.impuls.cz/clanky/2009/02/leos-trzil-reditel-dopravni-policie-v-impulsech-vaclava-moravce/>](http://www.impuls.cz/clanky/2009/02/leos-trzil-reditel-dopravni-policie-v-impulsech-vaclava-moravce/)

Vzestup počtu dopravních nehod po roce 2009 je dán problémy související s určením viníka nehody a proplácením škod způsobených dopravními nehodami. Řidiči, kteří využívali možnost nepřivolat policii na místo dopravní nehody a využili pouze záznam o dopravní nehodě, se setkávali s problémy s pojišťovnami, přičemž zpětné nahlášení dopravní nehody policii již nebylo možné. Medializace komplikací s likvidací dopravních nehod, potažmo s proplácením škod z těchto nehod způsobila návrat k hlášení dopravních nehod se škodou pod zákonnou hranicí přímo Policii ČR, čímž opět došlo k navýšení počtu statisticky vykazovaných dopravních nehod, neboť řidiči vlivem negativních zkušeností opět začínají vyžadovat přítomnost Policie ČR na místě dopravní nehody.

**Graf č. 6 – Změny trendu vývoje nehodovosti**



Zdroj: Vlastní zpracování a výpočty

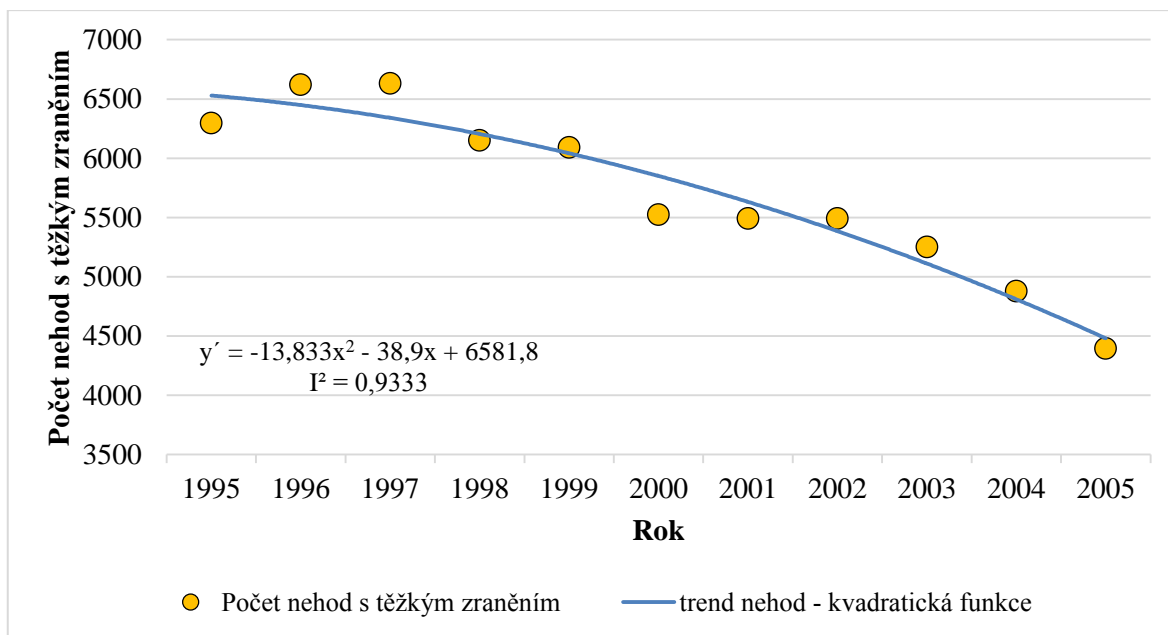
Červená šipka na grafu č. 6 udává trend nehodovosti před zavedením bodového systému s extrapolací na rok 2007 a 2008, tedy předvídá pokračující trend nehodovosti za stejných podmínek jako v předchozích letech. Zelená šipka již představuje trend nehodovosti po zavedení bodového systému. Na první pohled se zdá, že nehodovost bude klesat rychleji. Poslední černá šipka představuje stoupající trend nehodovosti po roce 2009. Nyní je více než zřejmé, že pokles počtu dopravních nehod v roce 2009 je dán rozdílným

systemem evidence, neboť nastal až 2,5 roku po zavedení bodového systému. Nelze tedy nízkou nehodovost po roce 2009 přisuzovat fungování bodového systému.

### **Zpracování dat u nehod s těžkým zraněním a se smrtí**

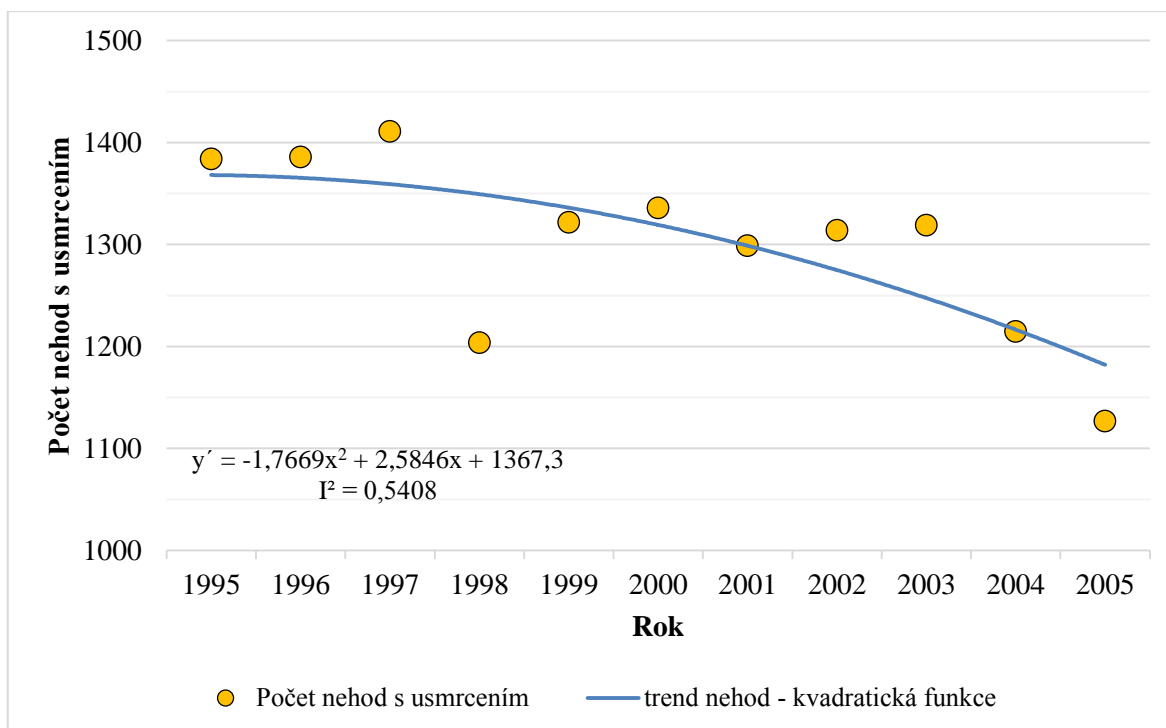
Vyhodnocení vlivu bodového hodnocení na nehodovost promítnutou do změn v trendu dopravních nehod s těžkým zraněním a smrtí, závisí na vhodně zvolené funkci trendu. Výběr byl proveden ze čtyř základních funkcí a to lineární, mocninné, exponenciální a kvadratické. Porovnání vhodnosti jednotlivých funkcí bylo provedeno zvlášť pro dopravní nehody (*dále také zkr.: DN*) s těžkým zraněním a zvlášť pro nehody s následkem smrti. Výběr samotný pak závisel na velikosti indexu determinace (index spolehlivosti). Čím vyšší hodnoty tento index dosahuje, tím lépe konkrétní funkce odpovídá vývoji. Průběh zvolených kvadratických funkcí v obou oblastech (DN s těžkým zraněním a DN s usmrcením) je graficky znázorněn v grafech č. 7 a 8.

**Graf č. 7 – Výběr vhodnosti funkce trendu u DN s těžkým zraněním**



Zdroj: Policejní prezidium ČR, vlastní zpracování a výpočty

**Graf č. 8 – Výběr vhodnosti funkce trendu u DN s usmrcením**



Zdroj: Policejní prezidium ČR, vlastní zpracování a výpočty

K vykreslení funkcí a k zjištění samotné funkce byl použit software MS Excel. Stejně tak byl pomocí tohoto softwaru zjištěn i index determinace. Na základě porovnání výše hodnot jmenovaného indexu byla vybrána vhodná funkce (viz tabulka č. 25)

- u nehod s těžkým zraněním se jako nejvhodnější funkce ukázala funkce kvadratická:

$$y' = -13,833x^2 - 38,9x + 6581,8$$

s indexem determinace  $I^2 = 0,9333$

- u nehod s usmrcením byla také kvadratická funkce nejvhodnější funkcí ze všech uvažovaných:

$$y' = -1,7669x^2 + 2,5846x + 1367,3$$

s indexem determinace  $I^2 = 0,5408$

*Tabulka č. 25 – Přehled použitých funkcí a výsledných indexů determinace trendů nehodovosti před zavedením bodového hodnocení*

	<i>Název funkce</i>	<i>Matematické vyjádření funkce</i>	<i>Index determinace</i>
<i>Nehody s těžkým zraněním</i>	<b>Kvadratická</b>	<b><math>y' = -13,833x^2 - 38,9x + 6581,8</math></b>	<b>0,9333</b>
	<b>Lineární</b>	$y' = -204,9x + 6941,5$	0,9013
	<b>Exponenciální</b>	$y' = 7071,2e^{-0,037x}$	0,8906
	<b>Mocninná</b>	$y' = 7109,6x^{-0,142}$	0,6709
<i>Nehody s usmrcením</i>	<b>Kvadratická</b>	<b><math>y = -1,7669x^2 + 2,5846x + 1367,3</math></b>	<b>0,5408</b>
	<b>Lineární</b>	$y' = -18,618x + 1413,3$	0,5053
	<b>Exponenciální</b>	$y' = 1417,2e^{-0,015x}$	0,4951
	<b>Mocninná</b>	$y' = 1425,8x^{-0,059}$	0,4068

*Zdroj: Vlastní zpracování a výpočty*

Aby bylo možné zjistit vliv bodového hodnocení na bezpečnost silničního provozu, byla provedena extrapolace trendu nehodovosti v době bez bodového hodnocení na dobu, když již bodový systém v ČR existoval. Dále z již známých hodnot skutečné nehodovosti v době platnosti bodového hodnocení bude stejným způsobem zjištěna funkce pro trend nehodovosti. V tomto případě se má opět na mysli nehodovost zobrazená v následcích dopravních nehod a to v podobě nehod s těžkým zraněním a nehod s úmrtím. Z tabulky č. 26 jasně vyplývá, že

- pro nehody s těžkým zraněním se jako nejvhodnější funkce stala kvadratická:

$$y' = 30,167x^2 - 442,19x + 4449,4$$

s indexem determinace  $I^2 = 0,87$

- a pro nehody s usmrcením opět kvadratická funkce:

$$y' = 10,726x^2 - 170,35x + 1277$$

s indexem determinace  $I^2 = 0,982$

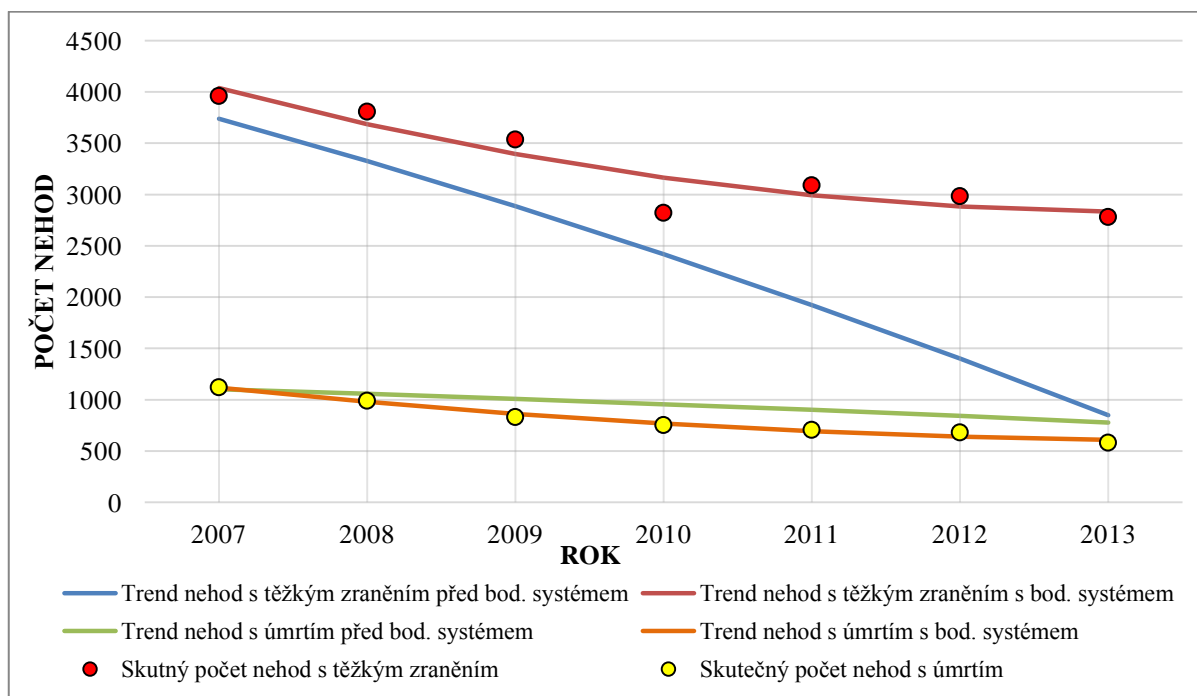
Tabulka č. 26 – Přehled použitých funkcí a výsledné indexy determinace trendů nehodovosti v době s bodovým hodnocením

	Název funkce	Matematické vyjádření funkce	Index determinace
Nehody s těžkým zraněním	Kvadratická	$y' = 30,167x^2 - 442,19x + 4449,4$	<b>0,87</b>
	Lineární	$y' = -200,86x + 4087,4$	0,8148
	Exponenciální	$y' = 4137,5e^{-0,06x}$	0,8066
	Mocninná	$y' = 4109,7x^{-0,192}$	0,826
Nehody s usmrcením	Kvadratická	$y' = 10,726x^2 - 170,35x + 1277$	<b>0,982</b>
	Lineární	$y' = -84,536x + 1148,3$	0,9368
	Exponenciální	$y' = 1195,8e^{-0,103x}$	0,9656
	Mocninná	$y' = 1175,7x^{-0,324}$	0,9622

Zdroj: Vlastní zpracování a výpočty

Dle uvedených trendových funkcí byly zjištěny jednotlivé hodnoty nehodovosti v uplynulých letech, které lze mezi sebou porovnat jak vzájemně, tak i se skutečnou nehodovostí (viz graf č. 9).

Graf č. 9 – Porovnání trendů nehodovosti



Zdroj: Policejní prezidium ČR, vlastní zpracování a výpočty

Trendy nehodovosti před zavedením bodového hodnocení nelze extrapolovat do nekonečna a to vzhledem k délce časové řady využití k extrapolaci. Z funkce je také patrné, že by hodnota funkce dosáhla záporných hodnot. Prostřednictvím analýzy časových řad bude zjištěno tempo růstu a především průměrný koeficient růstu v oblasti trendů nehodovosti před a s bodovým hodnocením. Porovnáním těchto ukazatelů v posledních sedmi letech bodového hodnocení a posledních sedmi letech před bodovým hodnocením lze dovést vliv bodového systému na trend nehodovosti.

**Tabulka č. 27 – Porovnání trendů nehodovosti – DN těžké zranění**

<b>Trend nehodovosti před bodovým hodnocením</b> $y' = -13,833x^2 - 38,9x + 6581,8$				<b>Trend nehodovosti s bodovým hodnocením</b> $y' = 30,167x^2 - 442,19x + 4449,4$			
<b>rok</b>	<b>Počet nehod</b>	<b><math>d_{1i}</math></b>	<b><math>k_i</math></b>	<b>rok</b>	<b>Počet nehod</b>	<b><math>d_{1i}</math></b>	<b><math>k_i</math></b>
<b>1999</b>	6041	-	-	<b>2007</b>	4037	-	-
<b>2000</b>	5850	-191	0,9684	<b>2008</b>	3686	-351	0,9131
<b>2001</b>	5632	-218	0,9627	<b>2009</b>	3394	-292	0,9208
<b>2002</b>	5385	-247	0,9561	<b>2010</b>	3163	-231	0,9319
<b>2003</b>	5111	-274	0,9491	<b>2011</b>	2993	-170	0,9463
<b>2004</b>	4810	-301	0,9411	<b>2012</b>	2882	-111	0,9629
<b>2005</b>	4480	-330	0,9314	<b>2013</b>	2832	-50	0,9827
<b>Průměr</b>		<b>-260</b>	<b><math>\bar{k} = 0,95</math></b>	<b>Průměr</b>		<b>-201</b>	<b><math>\bar{k} = 0,94</math></b>

Zdroj: Vlastní zpracování a výpočty

U trendů nehod s těžkým zraněním je z průměrného koeficientu růstu zřejmé, že trend růstu nehodovosti v době před bodovým hodnocením a v době s bodovým hodnocením, se významně nezměnil, neboť vypočtené průměrné koeficienty růstu ukazují na meziroční pokles ve výši 6% v době s bodovým hodnocením, což je pouze o 1% více, než před zavedením bodového hodnocení (viz tabulka č. 27). Vzhledem k vývoji hodnot prvních diferencí bude hodnota průměrného koeficientu brzy stejná. Před zavedením bodového hodnocení difference prvního řádu stoupala, docházelo tedy k většímu poklesu nehod. Po zavedení bodového hodnocení má difference prvního řádu záporné hodnoty, tedy nehodovost klesá, toto klesání je však stále pomalejší.

Tabulka č. 28 – Porovnání trendů nehodovosti – DN usmrcení

<b>Trend nehodovosti před bodovým hodnocením</b> $y = -1,7669x^2 + 2,5846x + 1367,3$				<b>Trend nehodovosti s bodovým hodnocením</b> $y' = 10,726x^2 - 170,35x + 1277$			
<i>rok</i>	<i>Počet nehod</i>	$d_{li}$	$k_i$	<i>rok</i>	<i>Počet nehod</i>	$d_{li}$	$k_i$
<b>1999</b>	1336			<b>2007</b>	1117	-	-
<b>2000</b>	1319	-17	0,9873	<b>2008</b>	979	-138	0,8765
<b>2001</b>	1299	-20	0,9848	<b>2009</b>	862	-117	0,8805
<b>2002</b>	1274	-25	0,9808	<b>2010</b>	767	-95	0,8898
<b>2003</b>	1247	-27	0,9788	<b>2011</b>	693	-74	0,9035
<b>2004</b>	1216	-31	0,9751	<b>2012</b>	641	-52	0,9250
<b>2005</b>	1182	-34	0,9720	<b>2013</b>	610	-31	0,9516
<b>Průměr</b>		<b>-26</b>	$\bar{k} = 0,98$	<b>Průměr</b>		<b>-85</b>	$\bar{k} = 0,90$

Zdroj: Vlastní zpracování a výpočty

Z vyšších prvních diferencí u nehodovosti s následkem smrti v době platnosti bodového hodnocení a z nižšího průměrného koeficientu, lze dovodit, že trend nehodovosti po zavedení bodového hodnocení je mnohem příznivější, neboť vypočtený průměrný koeficient růstu u trendu nehodovosti s bodovým hodnocením poukazuje na průměrný meziroční pokles ve výši 10%. Zatímco u trendu nehodovosti před bodovým hodnocením byl zjištěn průměrný meziroční pokles ve výši pouhých 2% (viz tabulka č. 28). Toto lze přisuzovat zejména velmi úspěšnému roku 2008, kdy diference prvního řádu dosáhla ve sledovaném úseku hodnoty -138, což je nejvyšší pokles.

Provedenou analýzou bylo zjištěno, že na vývoj dopravních nehod s těžkým zraněním nemělo zavedení bodového hodnocení významný vliv. Na vývoj dopravních nehod s následkem smrti mělo bodové hodnocení podstatnější vliv, jelikož vývoj počtu dopravních nehod s tímto následkem, je nižší, než jaký by byl pro toto období předpokládán v roce 2006 před zavedením bodového systému. Dále i pokles nehod s usmrcením v době zavedení bodového hodnocení je mnohem vyšší, než před jeho zavedením. Ze zjištěných hodnot prvních diferencí trendu je zřejmé, že bodové hodnocení svou prací již odvedlo, a meziroční pokles se opět dostal na hodnoty před zavedením tohoto hodnocení. Je ale také nutné konstatovat, že na jmenované následky dopravních nehod má také vliv vývoj bezpečnosti v oblasti konstrukce motorových vozidel, kvalita pozemních komunikací a především růst technologií nejen např. ve zdravotnictví. Poměr



vlivu bodového hodnocení na následky dopravních nehod mezi těmito aspekty je však neměřitelný a nelze určit, který aspekt má větší vliv.

## **5.6 Dotazníkové šetření**

Tato část diplomové práce se věnuje vyhodnocení dosažených výsledků dotazníkového šetření, které bylo provedeno z důvodu zvoleného tématu diplomové práce a jehož cílem bylo zjistit základní informovanost občanů v oblasti základních principů fungování bodového hodnocení v ČR, za situace, kdy ono bodové hodnocení v ČR funguje již více jak osm let. Vytvořený dotazník, který byl k uvedenému šetření vytvořen a použit je přiložen v příloze č. 9 diplomové práce.

Průzkum veřejnosti v oblasti bodového hodnocení byl proveden za pomoci elektronického dotazníku, který obsahoval 12 otázek, jež se respondentům zobrazovaly vždy pouze po jedné otázce. Šetření probíhalo tři týdny v době od 12. 10. 2014 do 2. 11. 2014 a celkem se jej zúčastnilo 365 respondentů. Dotazování bylo provedeno pouze elektronicky, přičemž respondentům byl elektronicky rozeslán odkaz na vytvořený dotazník (<http://www.vyplnto.cz>). Respondenti byli před samotným vyplněním dotazníku vždy požádáni, aby dotazník vyplnili bez pomoci hledání správných odpovědí a upozorněni, že cílem dotazníku je zjistit obecnou informovanost občanů ČR o tzv. bodovém systému. Návratnost dotazníku, která je dána poměrem vyplněných a zobrazených dotazníků dosáhla během tohoto šetření 85,3% a průměrná doba vyplňování se pohybovala kolem dvou minut. Jak již bylo uvedeno, v dané oblasti se jednalo o zjišťování základní informovanosti občanů v oblasti bodového hodnocení.

### **5.6.1 Dosažené výsledky dotazníkového šetření**

Dotazníkové šetření mělo dvě části. V první části bylo zjišťováno, jaký vzorek populace se dotazníkového šetření zúčastnil především z pohledu pohlaví, dosaženého vzdělání a místa bydliště. A následně byly otázky dotazníku zaměřeny na základní znalosti a principy v oblasti fungování bodového hodnocení

Otázka č. 1 byla otázkou povinnou, ve které musel respondent zvolit jednu z nabízených možností odpovědí a to z hlediska pohlaví, zda je muž či žena. Z tabulky č. 29 je vidět, že se dotazníkového šetření zúčastnilo celkem 365 respondentů, z toho 197

mužů (54%) a 168 žen (46%), a dále jaké bylo jejich zastoupení v jednotlivých věkových kategoriích.

**Tabulka č. 29** – Četnosti odpovědí na otázku č. 1

	<i>Pohlaví</i>	
	<i>Muži</i>	<i>Ženy</i>
<b>Absolutní četnost</b>	197	168
<b>Relativní četnost</b>	53,97%	46,03%

*Zdroj: Dotaznikové šetření, vlastní zpracování*

Otázka č. 2 rozdělovala odpovídající respondenty do skupin dle nejvyššího dosaženého vzdělání. Z tabulky č. 31 je zřejmé, že 49,80% všech zúčastněných respondentů představují osoby se středoškolským vzděláním, 43,56% s vysokoškolským vzděláním, jen 3,84 respondentů označilo své vzdělání jako vyšší odborné a zbylá 2,74% představují respondenti se vzděláním základním.

**Tabulka č. 30** – Četnosti odpovědí na otázku č. 2

	<i>Vzdělání</i>			
	<i>VŠ</i>	<i>VOŠ</i>	<i>SŠ</i>	<i>ZŠ</i>
<b>Absolutní četnost</b>	159	14	182	10
<b>Relativní četnost</b>	43,56%	3,84%	49,86%	2,74%

*Zdroj: Dotaznikové šetření, vlastní zpracování*

Prostřednictvím otázky č. 3 bylo zjištěno, z jakého kraje ČR jednotliví respondenti pocházejí. Zde se nejspíše projevilo trvalé místo pobytu diplomantky, která pochází z Karlovarského kraje, a tudíž nejvíce respondentů také v tomto kraji „nasbírala“. Celých 151 dotazovaných (41,37%) pochází z Karlovarského kraje, následuje ale 51 respondentů (13,97%) z Hlavního města Prahy. Ostatní kraje ČR představují počty dotazovaných, jejichž procentuální vyjádření byla vždy pod hranicí 10%.

V otázce č. 4 měli respondenti vybrat jednu z šesti nabízených možností odpovědí a zodpovědět, v jakém roce bylo v ČR zavedeno bodové hodnocení řidičů. Přes 40% dotazovaných zvolilo možnost „nevím“, nicméně 18,36% respondentů správně odpovědělo, že bodové hodnocení řidičů bylo v ČR zavedeno v roce 2006. Ostatní počty

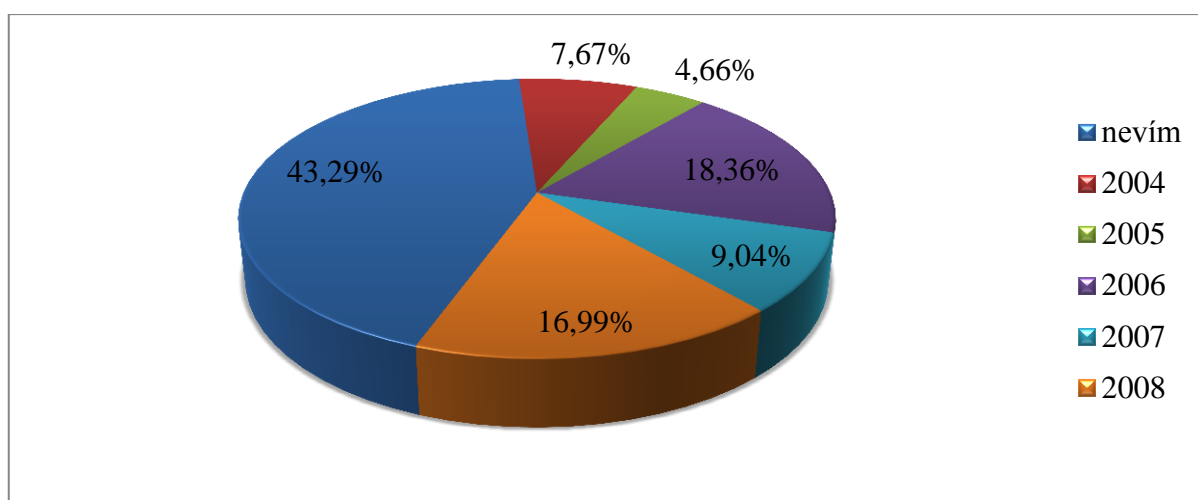
odpovídajících respondentů a jejich výběr lze vysledovat v následující tabulce č. 32 a grafu č. 10:

**Tabulka č. 31 – Četnosti odpovědí na otázku č. 4**

	Rok zavedení bodového hodnocení					
	2004	2005	2006	2007	2008	Nevím
<b>Absolutní četnost</b>	28	17	67	33	62	158
<b>Relativní četnost</b>	7,67%	4,66%	18,36%	9,04%	16,99%	43,29%

Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

**Graf č. 10 – Zavedení bodového hodnocení řidičů**



Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Úkolem otázky č. 5 bylo zjistit, zda dotazovaní respondenti vědí, že v ČR funguje tzv. „přičítací“ bodový systém, tedy že se body za přestupky každému řidiči v jeho kartě postupně sčítají, až k dosažení dané bodové hranice. Odpověď „sčítají“, byla po prvních pěti odpovědích více konkretizována na odpověď „postupně sčítají (až k dosažení dané bodové hranice)“ a tato odpověď pak již fungovala do konce dotazování. Tabulka č. 33 ukazuje, že pro správnou možnost odpovědi – body se v kartě řidiče postupně sčítají, rozhodlo 217+5 respondentů, kteří společně představují 60,82%. Zbylých 39,18% si myslí, že se body v kartě řidiče postupně odečítají (od dané bodové hranice k nule). Po více než osmi letech fungování bodového hodnocení by dle názoru autorky mohli občané ČR označit správnou odpověď v mnohem více případech, než v necelých 61%.

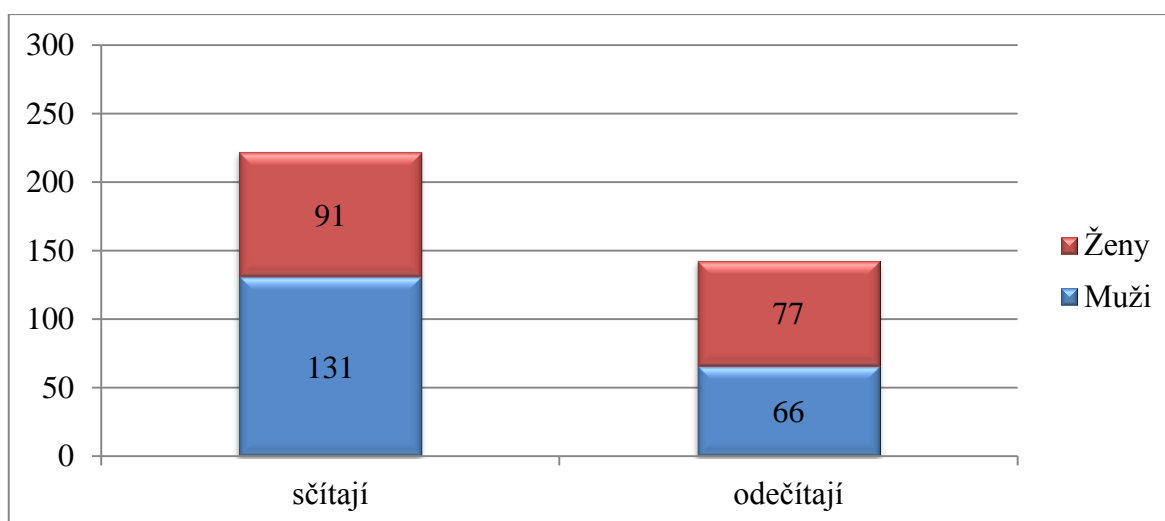
**Tabulka č. 32 – Četnosti odpovědí na otázku č. 5**

	<i>Body za přestupky se řidiči v jeho kartě</i>	
	<i>postupně sčítají</i>	<i>postupně odečítají</i>
<b>Absolutní četnost</b>	222	143
<b>Relativní četnost</b>	60,82%	39,18%

*Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování*

K otázce č. 6 byl v prostředí MS Excel vytvořen skládaný sloupcový graf č. 11, který představuje vybrané odpovědi dle pohlaví respondentů.

**Graf č. 11 – Způsob započítávání bodů – odpovědi dle pohlaví respondentů**



*Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování*

Na grafu č. 11 je vidět, že správnou odpověď „postupně sčítají (až k dosažení dané bodové hranice)“ označilo 131 mužů a 91 žen. Zatímco špatnou odpověď „postupně odečítají (od dané bodové hranice k nule)“ označilo 66 mužů a 77 žen. Správnou odpověď označilo více mužů než žen. Naproti tomu špatnou odpověď označily ve více případech ženy.

Otázka č. 6 zkoumala informovanost respondentů v oblasti počtu bodů pro odebrání řidičského oprávnění. Respondent musel zvolit jednu z nabízených odpovědí. Ve výsledku této otázky v tabulce č. 34 je zřejmé, že 89,04% dotazovaných z celkového počtu vědělo, že řidičské oprávnění jim bude odebráno, jestliže dosáhnou počtu 12 bodů. Dle názoru autorky velmi uspokojující výsledek z hlediska základní informovanosti dotazovaných.

**Tabulka č. 33 – Četnosti odpovědí na otázku č. 6**

	<b>Řidičské oprávnění bude odebráno při dosažení</b>				
	<b>0 bodů</b>	<b>8 bodů</b>	<b>12 bodů</b>	<b>16 bodů</b>	<b>Nevím</b>
<b>Absolutní četnost</b>	10	11	325	10	9
<b>Relativní četnost</b>	2,74%	3,01%	89,04%	2,74%	2,47%

Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

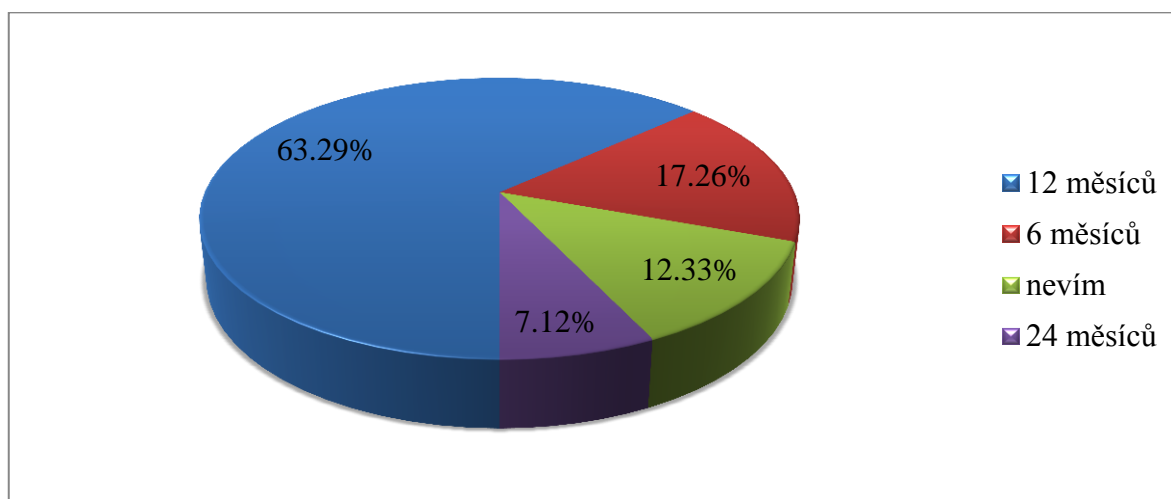
Otázka č. 7 navazovala na předchozí otázku, neboť jejím úkolem bylo zjistit, zda dotazovaní vědí, na jak dlouho dobu přijdou po tzv. „vybodování“ o řidičské oprávnění. V tabulce č. 35 a z grafu č. 12 je vidět, že zde nebyla zjištěna tak vysoká úspěšnost správně odpovídajících jako u otázky předchozí, nicméně i tak správně odpovědělo 63,29% respondentů z celkového počtu.

**Tabulka č. 34 – Četnosti odpovědí na otázku č. 7**

	<b>Ztráta řidičského oprávnění po tzv. vybodování na dobu</b>			
	<b>24 měsíců</b>	<b>12 měsíců</b>	<b>6 měsíců</b>	<b>nevím</b>
<b>Absolutní četnost</b>	26	231	63	45
<b>Relativní četnost</b>	7,12%	63,29%	17,26%	12,33%

Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

**Graf č. 12 – Doba bez řidičského oprávnění po vybodování**



Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Otázka č. 8 zjišťovala, zda respondenti v minulosti již přišli o řidičské oprávnění. Z tabulek č. 36, 37 a z grafu č. 13 je zřejmé, že v případě této otázky drtivá většina všech dotázaných, tedy 95,89% o řidičské oprávnění v minulosti nepřišla, a pokud ano – v 15 případech (otázka č. 9), pak to bylo v osmi případech kvůli alkoholu/drogám, ve dvou případech kvůli rychlosti, v jednom případě díky „vybodování“ a čtyři respondenti uvedli jiný důvod, pro který pozbyli svá řidičská oprávnění.

**Tabulka č. 35 – Četnosti odpovědí na otázku č. 8**

	<b>Ztráta řidičské oprávnění v minulosti</b>	
	<b>Ano</b>	<b>Ne</b>
<b>Absolutní četnost</b>	15	350
<b>Relativní četnost</b>	4,11%	95,89%

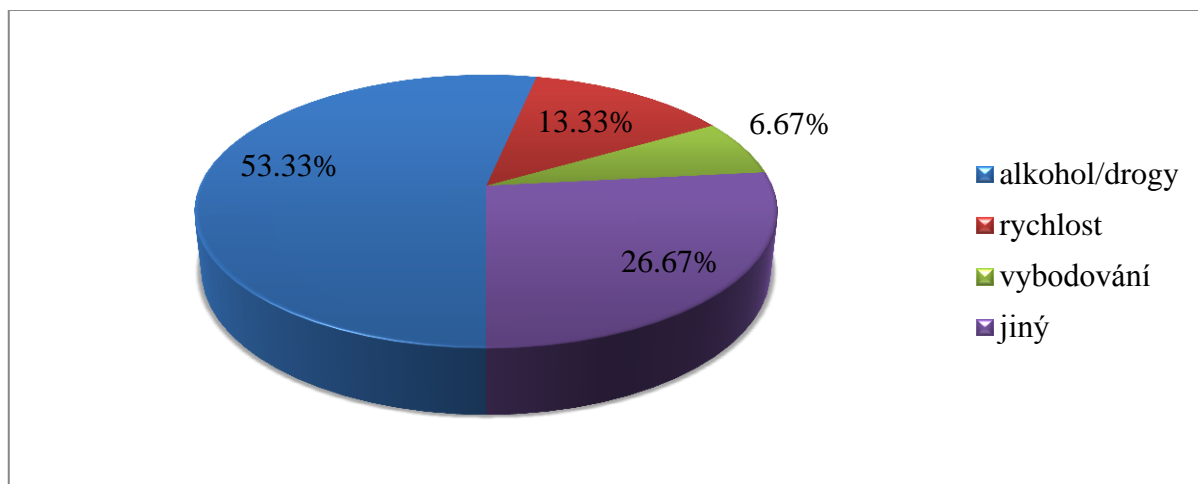
Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

**Tabulka č. 36 – Četnosti odpovědí na otázku č. 9**

	<b>Důvod ztráty řidičského oprávnění</b>			
	<b>alkohol/drogy</b>	<b>vybodování</b>	<b>rychlost</b>	<b>jiný</b>
<b>Absolutní četnost</b>	8	1	2	4
<b>Relativní četnost</b>	53,33%	6,67%	13,33%	26,67%

Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

**Graf č. 13 – Ztráta řidičského oprávnění z konkrétního důvodu**



Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Úkolem otázky č. 10 bylo zjistit povědomí respondentů v oblasti možného odečtení již získaných bodů, když dotazování ukázalo, že 255 dotazovaných (69,86%) ví o skutečnosti, že bodové hodnocení umožňuje odečítání již získaných bodů, naproti tomu 110 dotazovaných (30,14%) o těchto možnostech neví, což je patrné z tabulky č. 38.

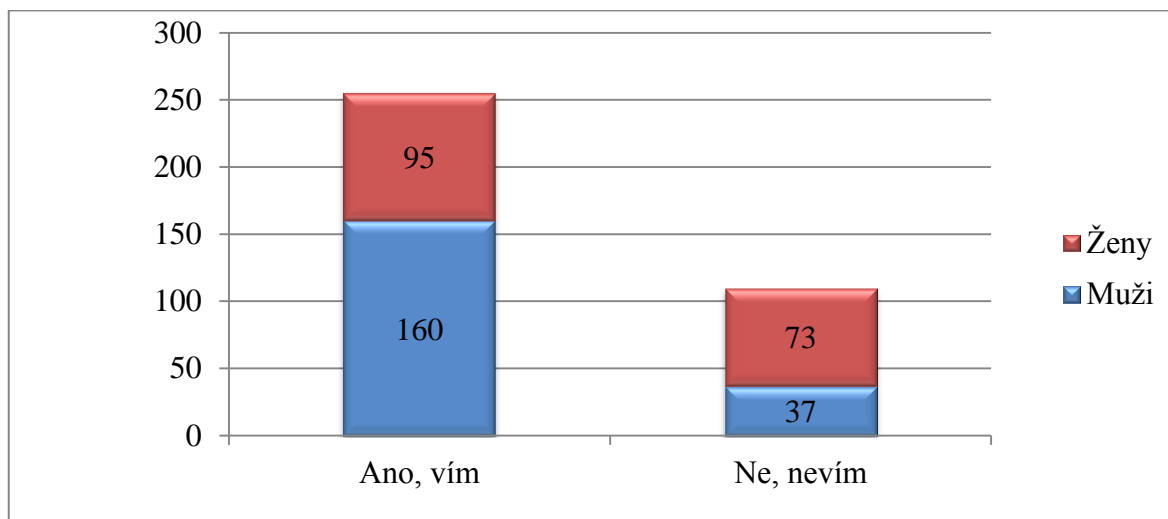
**Tabulka č. 37** – Četnosti odpovědí na otázku č. 10

	<b>Znalost možnosti odečtení již získaných bodů</b>	
	<b>Ano, vím</b>	<b>Ne, nevím</b>
<b>Absolutní četnost</b>	255	110
<b>Relativní četnost</b>	69,86%	30,14%

Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

K odpovědím u této otázky byl vytvořen skládaný sloupcový graf č. 14 z hlediska pohlaví respondentů. Zjištěné výsledky odpovědí u této otázky ukazují na to, že 160 mužů a 95 žen ví o možnosti odečtení již získaných bodů. O této možnosti odečtení bodů pak na druhé straně neví 37 mužů a 73 žen.

**Graf č. 14** – Možnost odečtení získaných bodů - odpovědi dle pohlaví respondentů



Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Otázka č. 11 byla zaměřena na nejnižší a nejvyšší počty bodů za přestupky, když dotazovaným byla dána škála od jednoho do sedmi bodů. Z tabulek č. 39 a 40 je vidět, že celých 44,11% z celkového počtu odpovědělo, že nejvíce závažné přestupky jsou ohodnoceny 7 body, což je z hlediska platné právní úpravy správná odpověď. Naproti tomu

69,32% dotazovaných z celkového počtu odpovědělo, že nejméně závažné přestupky jsou ohodnoceny 1 bodem, což je odpověď špatná. Správné by bylo označit počet 2 bodů, ovšem to tak učinilo pouze 26,03% dotazovaných.

**Tabulka č. 38 – Četnosti odpovědí na otázku č. 11**

	<i>Nejvíce závažné přestupky jsou ohodnoceny</i>						
	<i>1 bod</i>	<i>2 body</i>	<i>3 body</i>	<i>4 body</i>	<i>5 body</i>	<i>6 body</i>	<i>7 body</i>
<b>Absolutní četnost</b>	7	2	17	35	50	93	161
<b>Relativní četnost</b>	1,92%	0,55%	4,66%	9,59%	13,70%	25,48%	44,11%

Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

**Tabulka č. 39 – Četnosti odpovědí na otázku č. 11**

	<i>Nejméně závažné přestupky jsou ohodnoceny</i>						
	<i>1 bod</i>	<i>2 body</i>	<i>3 body</i>	<i>4 body</i>	<i>5 body</i>	<i>6 body</i>	<i>7 body</i>
<b>Absolutní četnost</b>	253	95	8	4	1	2	2
<b>Relativní četnost</b>	69,32	26,03	2,19	1,10	0,27	0,55	0,55

Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Prostřednictvím závěrečné otázky č. 12 bylo zjištěno, zda si oslovení respondenti myslí, že zavedené bodového hodnocení pozitivně ovlivnilo bezpečnost silničního provozu. Jak je vidět z tabulky č. 41 nejvíce respondentů (37,53%) uvedlo odpověď „spíše souhlasím“, následovalo 25,48% respondentů s odpovědí „spíše nesouhlasím“, dalších 14,79% respondentů označilo odpověď „nevím“, 13,42% se rozhodlo pro odpověď „nesouhlasím“, 8,77% respondentů, tedy nejméně, pro odpověď „souhlasím“. Procentuální vyjádření počtu odpovědí ukazuje také graf č. 15.

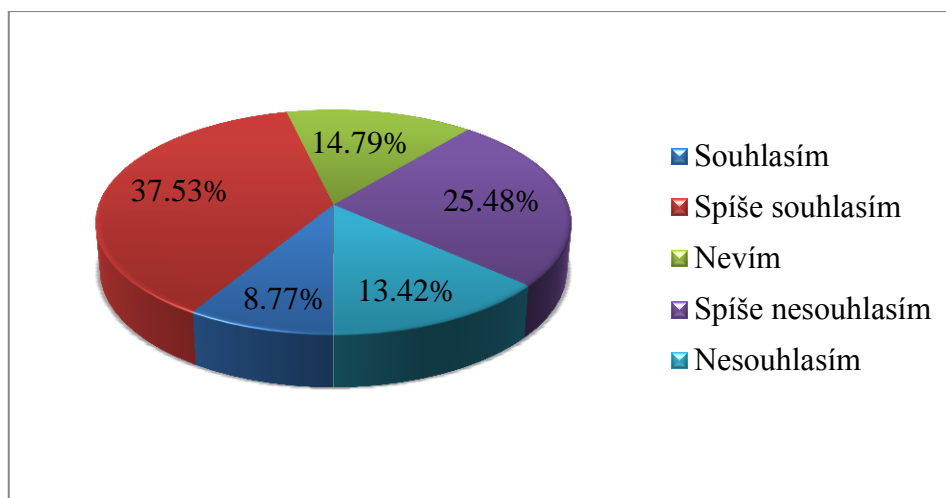
**Tabulka č. 40 – Četnosti odpovědí na otázku č. 12**

	<i>Pozitivní vliv zavedení bodového hodnocení na bezpečnost</i>				
	<i>spíše souhlasím</i>	<i>spíše nesouhlasím</i>	<i>nevím</i>	<i>nesouhlasím</i>	<i>souhlasím</i>
<b>Absolutní četnost</b>	137	93	54	49	32
<b>Relativní četnost</b>	37,53%	25,48%	14,79%	13,42%	8,77%

Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování



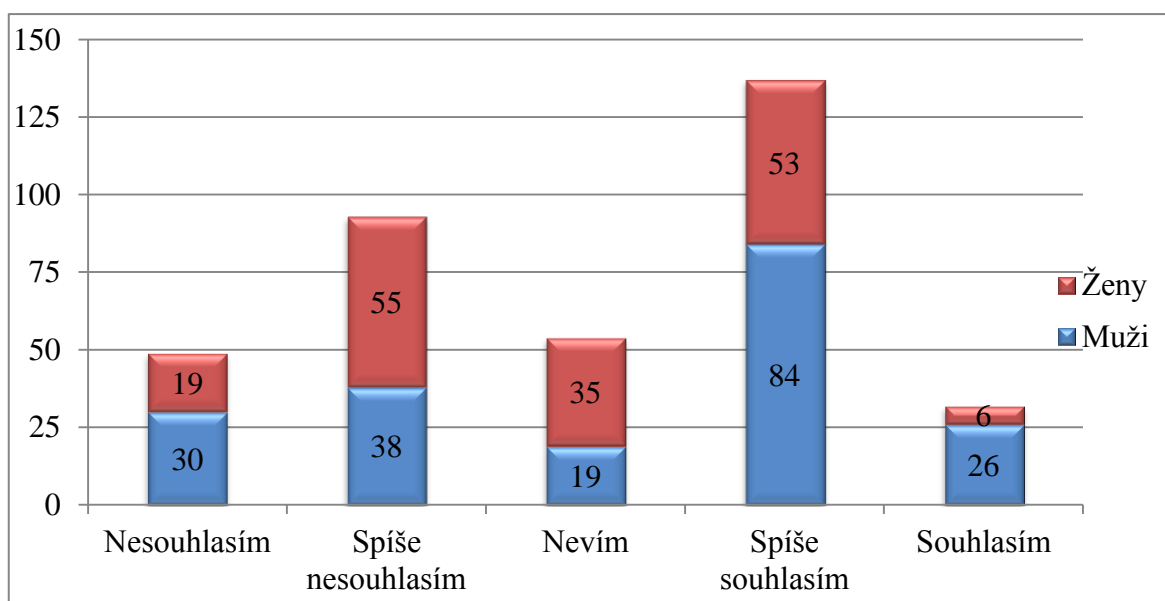
**Graf č. 15 – Pozitivní vliv bodového hodnocení na bezpečnosti silničního provozu**



Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

V případě, že by byly odpovědi respondentů dále rozdělovány dle jejich pohlaví, na následujícím grafu č. 16 lze spatřit, jak by takové vyjádření vypadalo. Nejvíce mužů (84) spíše souhlasí s výrokem, že zavedení bodového hodnocení pozitivně ovlivnilo bezpečnost silničního provozu. Nejvíce žen se rozhodlo pro odpověď „spíše nesouhlasím“. Autorka práce považuje za zajímavé, že kladný názor na bodové hodnocení měli v případě této otázky spíše muži než ženy, neboť by čekala pravý opak, tedy že spíše ženy si budou myslet a souhlasit s pozitivním vlivem zavedení bodového hodnocení na bezpečnost.

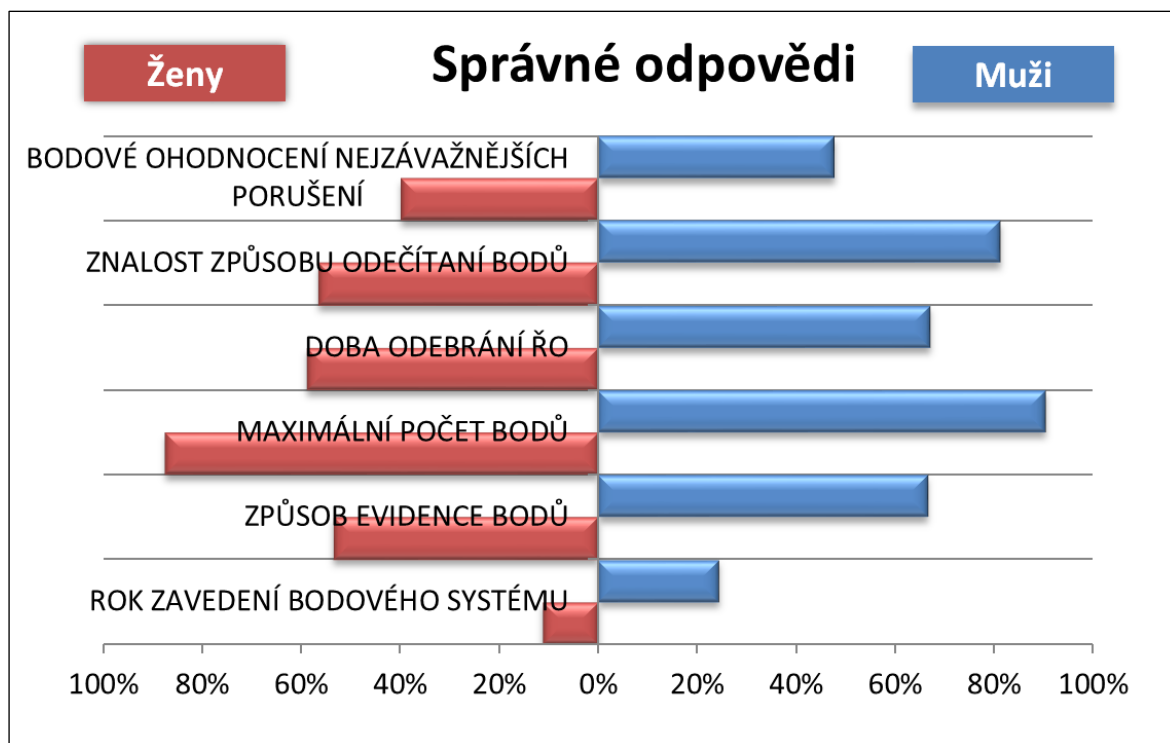
**Graf č. 16 – Názor respondentů na zavedení bodového hodnocení**



Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Vzhledem k tomu, že rozdíl mezi počtem mužů a žen, které se zúčastnili dotazníkového šetření, je statisticky nevýznamný a obecná soutěživost mezi pohlavími je pro společnost populární, bylo kompletní dotazování vyhodnoceno s rozdělením ženy *versus* muži (viz graf č. 17). Správnou odpověď na otázku mělo v průměru **62,9% mužů** a **51,3% žen**.

**Graf č. 17 – Vyhodnocení správných odpovědí – muži vs. ženy**



*Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování*

Cílem dotazníkového šetření bylo zjistit základní informovanost občanů o bodovém hodnocení, které je v ČR zavedeno od poloviny roku 2006. Odpovědi všech 365 respondentů, ukazují na to, že občané jsou výborně informováni o počtu bodů, při kterém řidičům hrozí ztráta řidičského oprávnění, jelikož na tuto otázku odpovědělo správně 89,04% všech dotazovaných. Na druhé straně už občané nejsou tak dobře informováni v oblasti možnosti odečtení již získaných bodů, neboť správnou odpověď označilo necelých 70%, a také v oblasti způsobu započítávání bodů v kartách řidičů – zda se body za přestupky řidiči v jeho kartě sčítají či odečítají, když správně na tuto otázku odpovědělo necelých 61%, což je dle názoru autorky jedna ze základních znalostí v oblasti bodového hodnocení. V oblasti kolika body jsou hodnoceny nejvíce a nejméně závažné přestupky

bylo zjištěno, že ani polovina respondentů neví, kolika body jsou ohodnocena nejzávažnější jednání - 44% respondentů označilo správnou odpověď (7 bodů). U nejméně závažných jednání pak respondenti v 69% označily špatnou odpověď, neboť si myslí, že nejméně závažné přestupky jsou ohodnoceny jedním bodem, což je odpověď špatná. Z celkového porovnání správného odpovídání dle pohlaví respondentů bylo zjištěno, že správnou odpověď na otázku mělo v průběhu dotazníkového šetření v průměru 62,9% mužů a 51,3% žen, tedy že muži odpovídali častěji správně, na rozdíl od žen. Toto lze také přisuzovat skutečnosti, že muži jsou v silničním provozu častěji bodovanými řidiči, dopouštějí se více dopravních nehod a mohou se tedy s bodovým hodnocením setkávat v praxi častěji než ženy – řidičky.

## **5.7 Návrhy a doporučení**

Na základě provedených analýz a jejich výsledků jsou navržena konkrétní možná doporučení a návrhy, která by v souvislosti se zjištěným stavem mohla vést ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

Provedená analýza u přestupkového jednání, spočívajícího v nepřiměřené rychlosti ukázala, že toto jednání se v ČR promítlo ve sledovaném období do více než 120 000 dopravních nehod. Také Ministerstvo dopravy uvádí, že mezi nejčastěji evidovaná jednání zařazená do bodového hodnocení patří překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci i mimo obec. Řidič pokud nedodrží nejvyšší dovolenou rychlost, může v současné době získat 2, 3 nebo 5 bodů, dle intenzity svého přestupkového jednání. Přičemž ztráta řidičského oprávnění na dobu min. 6 měsíců hrozí řidiči překračujícímu rychlost pouze v případě, že tuto rychlost překročí o více jak 40 km/h v obci a o více jak 50 km/h mimo obec. Tento postih se jeví vzhledem k tomu, že by řidič jel v obci více jak 90 km/h, opravdu velmi mírným. Navrhovaným opatřením je v tomto případě legislativní změna – úprava bodového hodnocení, která by zvedla hodnotu započítaných bodů na 4, 5 a 6 bodů, a dále zavedla ztrátu řidičského oprávnění u všech tří typů překročení dovolených rychlostí. Například u „nejmenšího“ překročení rychlosti pozbytí řidičského oprávnění vždy na 1-6 měsíců, u prostředního překročení rychlosti pak v délce 6 měsíců až jednoho roku a u rychlosti nejzávažnější ztrátu řidičského oprávnění vždy v délce trvání jednoho roku až dvou let. Jak jinak přimět řidiče v ČR, aby sundali nohu z plynu, než tím, že bude stačit dopustit se přestupku překročení nejvyšší dovolené rychlosti 2x až 3x a dojde k tzv.

vybodování, a tím, že za tento přestupek bude vždy hrozit ztráta ŘO. Současná platná právní úprava umožňuje, že u nejnižšího překročení rychlosti ztráta řidičského oprávnění nehrozí vůbec a u „prostředního“ překročení rychlosti hrozí ztráta ŘO až při recidivě přestupkového jednání řidiče. U těchto navrhovaných opatření navíc vyvstává otázka, zda by také nebylo vhodné u přestupků souvisejících s nedodržením nejvyšší povolené rychlosti zavést pravomoc policie v možnosti zadržení řidičského průkazu ihned na místě přestupku.

Nejen s výše uvedeným přestupkem pak také souvisí dohled policejních orgánů na bezpečné chování řidičů v silničním provozu. A právě s tímto je spojeno další navrhované opatření, neboť výkon dohledu na bezpečnost silničního provozu Policií ČR a obecní policií je již dlouhodobě limitován jak personálními tak finančními zdroji. Je zřejmé, že pokud nebudeme mít na silnicích mnohem více hlídek policistů či strážníků, které budou navíc každá z nich vybavena fungujícími technickými prostředky sloužícími k řádnému zadokumentování přestupkových jednání, nemůže se současná situace v oblasti bezpečnosti výrazně měnit. Navrhovaným opatřením je v tomto případě navýšení personálních zdrojů jak u Policie ČR, tak u policií obecních. Vše za situace, kdy o tato povolání je dlouhodobě stálý zájem ze strany uchazečů o zaměstnání.

Provedenou analýzou u dopravní nehodovosti dle věku řidičů bylo zjištěno, že nejvíce dopravních nehod způsobí řidiči ve věku 30-39 let a obdobný počet pak také řidiči ve věku 21-29 let, tedy „ti mladí“. Dále bylo analýzou zjištěno, že věková skupina řidičů do 17 let způsobila ve sledovaném období nejméně dopravních nehod, nicméně řidiči v tomto věku patří mezi řidiče, jejichž následky dopravních nehod patří mezi ty nejzávažnější a dosahují vysoké hodnoty usmrcení na 1000 dopravních nehod. S tímto zjištěním pak souvisí další z navrhovaných opatření, a to např. zkvalitnění vzdělávání budoucích řidičů ve smyslu zvýšení počtu hodin v autoškole a zkvalitnění obsahu výuky. Mezi opatření v této oblasti by dále také mohla být zařazena výstavba tréninkových center, ve kterých by si žadatelé o řidičská oprávnění mohli vyzkoušet různá jednání, která je při silničním provozu mohou potkat. Jednalo by se v tomto případě o jakési „rozšíření“ stávajících center bezpečné jízdy, které jsou v ČR čtyři. V těchto centrech by si základy bezpečné jízdy a nahodilé situace v provozu mohli vyzkoušet již žadatelé – žáci autoškoly, v rámci výcviku.

Dalším navrhovaným doporučením by pak mohlo být zavedení psychologických testů pro žadatele o řidičská oprávnění. Dnes není výjimkou, že psychologickým testům jsou podrobováni uchazeči o různá zaměstnání u různých státních institucí i soukromých podniků. Stejně tak se psychologickým testům musí řidič podrobit ve chvíli, kdy po tzv. vybodování znovu žádá o vrácení řidičského oprávnění. Není tak zřejmý důvod, proč by se psychologickým testům neměli podrobit již žáci v autoškole – budoucí žadatelé o řidičské oprávnění. Při hledání zaměstnání povětšinou všude dnes již vyžadují řidičské oprávnění. Také ve společnosti panuje celková myšlenka, že „řidičák“ má dnes přeci každý. Bylo by jistě velmi vhodné tento stav postupně měnit na stav, kdy „řidičák“ má každý schopný či zodpovědný a především psychicky způsobilý.

V neposlední řadě navržené opatření, by mělo omezit počet možných opakování skládání závěrečné zkoušky v autoškolách. Na každé státní univerzitě lze vykonat zkoušku z konkrétního předmětu pouze třikrát. Současný stav umožňuje závěrečnou zkoušku v autoškole, jejímž úspěšným složením se žadatel stane řidičem, opakovat za úplaty do nekonečna. Často pak nastávají situace, že takový žadatel, který zkoušku x-krát opakuje, řidičské oprávnění nakonec přece jen získá. Navrhovaným opatřením tedy je stanovení maximálního možného počtu opakování uvedené zkoušky, a to na tři pokusy. Zavedením tohoto opatření by tak mělo dojít k vyloučení těch žadatelů, kteří nemají potřebné vlohy pro řízení motorového vozidla a mohli by tímto být nebezpeční jako sobě tak především ostatním účastníkům silničního provozu.

Bodové hodnocení zcela jistě působí hrozbou ztráty řidičského oprávnění po dosažení všech 12 bodů na psychiku řidiče. Řidič může přijít o řidičské oprávnění i rychlejším způsobem a to při spáchání určitých přestupků. Mezi ty nejznámější patří např. řízení motorového vozidla spojené s požitím alkoholu nebo jiných návykových látek. Řidič spácháním těchto přestupků přichází o řidičský průkaz okamžitě již v místě spáchání tohoto přestupku. Využitím hrozby okamžité ztráty řidičského průkazu i u jiných přestupků v dopravě by se mohlo dosáhnout stejného efektu na psychiku řidiče, jako představuje tzv. vybodování v bodovém hodnocení. Možnost okamžitého odebrání řidičského průkazu policistou či strážníkem pak splní nejen preventivní efekt, ale také „špatného“ řidiče okamžitě vyřadí ze silničního provozu, který by se tímto „zárokem“ opět mohl stát o kousek bezpečnějším. Bodové hodnocení okamžité vyřazení takového řidiče ze silničního provozu neumožňuje, neboť o odnětí řidičského oprávnění se vede řízení, které může být a

zpravidla také je řidičem napadáno a zdržováno. Policie ČR disponuje pravomocí zadržet řidičský průkaz v případě zákonem stanovených důvodů, v praxi to znamená, že tuto pravomoc mají policisté jen u některých přestupků. Rozšířením možností okamžitého zadržení řidičského průkazu u přestupků, které jsou hlavními příčinami dopravních nehod a následná medializace tohoto opatření, by mohla významným způsobem přispět k dalšímu usměrnění chování řidičů.

Finanční postihy za přestupky v dopravě jsou bodovým hodnocením degradovány. Řidiči mají zpravidla větší starost o to, o kolik bodů přijdou, neboť finanční částky za pokuty jsou povětšinou zanedbatelné a v případě nezaplacení i těžko vymahatelné. Sankce za přestupek by měla prioritně působit na úpravu chování řidiče, neboť bodové hodnocení sankcí není. Finanční postih by však měl odpovídat závažnosti jednání a také finančním poměrům přestupce. V tomto ohledu se Česká republika může učit od okolních zemí, kde se sankce za dopravní přestupek vypočítává například dle příjmu řidiče (např. ve Švýcarsku) nebo majetku provinilce (např. ve Finsku). Běžnou praxí je i odnětí vozidla či dokonce zadržení osoby řidiče na několik hodin. Nelze však upravit legislativu jen změnou částky. Je nutné upravit i celé řízení u uložení sankce takovým způsobem, aby došlo ke zrychlení, zefektivnění a hlavně k potlačení možnosti použití opravných prostředků v případě již vydaných pravomocných rozhodnutí.

Další možný způsob regulace chování řidiče spočívá v kontrole jeho činnosti. Moderní technologie již umožňují sledovat vozidlo na dálku. Tuto funkci využívají zejména velké dopravní společnosti ke sledování svých vozidel. Mezi hlavní příčiny dopravních nehod patří nedodržení povolené rychlosti. Vozidla nad 3,5 tuny a nad 9 míst k sezení, jsou všechna již od výrobce prodávána s tachografem. Tachograf slouží k zaznamenání činnosti řidiče. Prioritou tohoto zařízení je hlídat, zda řidič dodržuje přestávky v řízení. Tachograf však sleduje i rychlost vozidla a tu si uchovává v paměti. Na základě zjištění překročení rychlosti tachografem udělují kontrolní orgány sankce. Jedná se však pouze o překročení konstrukční rychlosti, neboť tachograf k údajům o rychlosti již nezaznamenává polohu vozidla. Konstrukční rychlost u těchto vozidel bývá většinou kolem 90 km/h. Nejde tedy stanovit rychlostní limit v místě, ve kterém došlo k porušení. Dovybavením tachografu o senzor polohy GPS by mohlo v budoucnu umožnit upřesnění místa, kde k překročení rychlosti došlo a tedy postihnout řidiče za konkrétní překročení rychlosti v daném místě (v obci nebo mimo obec). Vozidla jsou senzorem GPS

vybavována pro navigace, stačilo by tedy tato zařízení propojit. Pokud by již z výroby došlo k vybavení všech vozidel obdobným zařízením, mohli by kontrolní orgány přímo namátkově kontrolovat dodržování rychlosti v delším časovém období. Každý řidič by pak věděl, že jeho případné překročení rychlosti se zaznamená a i v budoucnu bude možnost ho za něj postihnout. Samozřejmě nepůjde zjistit, kdo vozidlo řídil, muselo by dojít k dalšímu dovybavení například čtečkou řidičských průkazů. I v případě nezjištění osoby řidiče již dnes funguje odpovědnost provozovatele vozidla za přestupky spáchané jeho vozidlem – tzv. správní delikty provozovatelů vozidel. Toto opatření je však hodně futuristické, a to ne z důvodu neexistující technologie, ale z důvodu vnímání osobní svobody a práv. I přesto, že by toto opatření mohlo přinést své výsledky, protlačit legislativním procesem zařízení ke sledování pohybu vozidel by se nejspíše setkalo s velkou nejen politickou nevolí.

Využívání bodového hodnocení nelze jeho uživateli zefektivnit. Tento nástroj má pro svá použití daná jasná pravidla a při jeho aplikaci se nelze odchylovat od zákona. Pro zefektivnění bodového hodnocení je nutná legislativní změna. Tato změna by měla znemožnit protahování řízení o odebrání řidičského oprávnění na základě dosažení 12 bodů v bodovém hodnocení řidiče. Dále pak zkrátit lhůtu pro užití mimořádných opravných prostředků proti rozhodnutím, na základě kterých byl proveden zápis do bodového hodnocení řidiče. Vedení těchto řízení by pak pro odebrání řidičského oprávnění nemělo mít odkladný účinek.

## 6. ZÁVĚR

Pro současnou společnost je otázka bezpečnosti silničního provozu velmi významná, neboť se dotýká nás všech. Vysoká nehodovost v České republice oproti okolním zemím Evropské unie by mohla svádět k závěru, že došlo k selhání tvůrců legislativy v této celospolečensky „žhavé“ oblasti. Zavedení bodového hodnocení mělo za úkol snížit nejen počty nehod, ale zejména jejich následky na životech a zdraví, neboť např. celkové finanční ztráty z dopravních nehod činily v ČR v roce 2013 podle Centra dopravního výzkumu téměř 53 miliard Kč. Bodové hodnocení bylo a stále je považováno za jednu z několika možností, jak působit na chování řidičů a to zcela ojedinělým a poměrně komplexním způsobem. Po jeho zavedení byl očekáván významný pokles v nehodovosti a pokles i v samotných následcích dopravních nehod. Hlavní „zbraní“ bodového hodnocení je ztráta řidičského oprávnění vždy v délce trvání jednoho roku a navrácení tohoto oprávnění pouze za předpokladu splnění několika zákonem daných podmínek.

Cílem této práce bylo prostřednictvím metody analýzy časových řad a indexní analýzy zjistit, zda bodové hodnocení plní očekávání, tedy zda po jeho zavedení skutečně došlo k poklesu nehodovosti a to i v jejích následcích, tedy zda má vliv na bezpečnosti silničního provozu. Sledované číselné ukazatele byly v práci zpracovány do tabulek, grafů a vyhodnoceny uvedenou metodikou.

Ze zpracovaných dat lze vyvodit, že trend nehodovosti je ve všech krajích ČR klesající, neboť v průběhu sledovaného období došlo v oblasti počtu evidovaných dopravních nehod vždy k poklesu, s výjimkou Zlínského kraje, u kterého nedošlo ani k poklesu ani k nárůstu. Provedená analýza ukázala, že průměrný roční pokles v oblasti počtu dopravních nehod byl nejvyšší v Karlovarském kraji, naopak nejnižší v kraji Ústeckém. Ve druhé sledované oblasti týkající se počtu usmrcených osob provedená analýza ukázala nejvyšší průměrný meziroční pokles ve sledovaném období opět v kraji Karlovarském spolu s krajem Ústeckým a Jihočeským. Ze zpracované analýzy lze dovodit, že celkový trend nehodovosti a usmrcených osob má klesající úroveň jak ve sledovaných krajích, tak i celkově v České republice.

Hodnocena byla i dopravní nehodovost podle nejčastějších příčin. Mezi tyto patří dlouhodobě nepřiměřená rychlost, nesprávné předjíždění, nedání přednosti a nesprávný způsob jízdy. Provedenou analýzou v oblasti nejčastějších příčin nehod bylo zjištěno, že nejnižší meziroční pokles sledovaného období vykazují dopravní nehody zaviněné



nepřiměřenou rychlostí. Dále byla analyzována dopravní nehodovost ve vztahu k pohlaví a věku řidičů. Hodnoty zpracovaných dat v těchto oblastech podávají informaci o tom, že jako nejproblémovější se jeví řidič muž ve věku 27 let. Nejvyššího počtu dopravních nehod se ve sledovaném období dopouštěli řidiči ve dvou věkových kategoriích 30-39 let a 21-29 let. Provedenou analýzou bylo zjištěno, že ačkoliv řidiči ve věku do 17 let dosahují nejmenších počtů dopravních nehod, jsou dopravní nehody způsobené řidiči ve věku do 17 let těmi nejzávažnějšími, neboť v roce 2013 dosáhly hodnoty 19,7 usmrcení na 1 000 dopravních nehod (oproti řidičům z druhé strany spektra – řidičům ve věku 45-54 let, kteří dosáhli hodnoty 7,3 usmrcení na 1 000 dopravních nehod).

V analytické části této práce je poukázáno na znemožnění posouzení vlivu bodového hodnocení na celkový počet dopravních nehod, neboť ve zmiňovaném roce 2009 došlo ke změně vedení statistik nehodovosti, která údaje o celkovém počtu dopravních nehod naprosto znehodnotila. Navíc období od zavedení bodového hodnocení do 31. 12. 2008 je pro posouzení skutečného vlivu bodového hodnocení na počet dopravních nehod příliš krátké. Existuje několik akademických prací zabývajících se hodnocením vlivu bodového hodnocení na celkový počet nehod a povětšinou kladně hodnotí jeho samotný vliv. Tyto práce však neberou v potaz právě významnou změnu ve vedení statistik dopravní nehodovosti a tím naprosté zkreslení vstupních dat a z nich získaných výstupů.

Pro relevantní posouzení nehodovosti byly v této práci vybrány statistiky nehod s těžkým zraněním a usmrcením, na které zmiňovaná změna vedení statistik neměla vliv. Z obou těchto statistik je patrný trend poklesu nehod s těmito následky v období před zavedením bodového hodnocení i v období s již fungujícím bodovým hodnocením. Tento pokles může být způsoben a lze jej přičítat zejména vývoji technologií v aktivní i pasivní bezpečnosti motorových vozidel, dále pak vývojem ve zdravotnictví a v rozvoji dopravní infrastruktury. Ze změn trendů lze však zpozorovat změny v počtu nehod s usmrcením a s těžkým zraněním. Na počet nehod s těžkým zraněním nemělo bodové hodnocení vliv. Na základě analýzy trendů bylo prokázáno, že po zavedení bodového hodnocení klesal vývoj počtu nehod s usmrcením rychleji než před jeho zavedením. Ze zjištěných hodnot vyplývá, že ihned po zavedení bodového systému došlo k pozitivnímu ovlivnění bezpečnosti silničního provozu. Jeho zavedením bylo zajištěno určité usměrnění chování řidičů, které dostoupilo určité mezní hodnoty, ale dále již na změnu v oblasti bezpečnosti silničního provozu nepůsobí.

Obecně tedy lze konstatovat, že bodové hodnocení porušení povinností stanovených zákonem má na bezpečnost silničního provozu v ČR jen malý vliv. Nicméně i tento zjištěný relativně malý vliv zachránil lidské životy. Otázkou zůstává, zda cílem zavedení bodového hodnocení nebylo mnohem větší ovlivnění silničního provozu, dosažením vyšší hranice bezpečnosti za současného poklesu dopravní nehodovosti.

Zda budou splněny cíle zavedeného bodového hodnocení, se skutečně ukáže až v roce 2020. V tomto roce končí dekáda pro změnu ukazatelů nehodovosti v České republice, kdy tuto lhůtu stanovilo Ministerstvo dopravy ČR prostřednictvím „*Národní strategie bezpečnosti silničního provozu pro období let 2011-2020*“, jejímž cílem je dosáhnout v porovnání s rokem 2009 snížení počtu těžce zraněných o 40% a snížení počtu usmrcených na úroveň zemí Evropské unie, tedy zhruba o 60%. Vzhledem ke skutečnosti, že v oblasti bodového hodnocení aktuálně nejsou podány žádné vládní návrhy či jiné úpravy stávající legislativy, lze předpokládat, že by bodové hodnocení mělo samo o sobě k plnění uvedených cílů stačit. Tyto cíle však zahrnují pokles počtu nehod s těžkým zraněním, na který dle provedených analýz nemá bodové hodnocení dostatečný vliv.

Bodové hodnocení je jednou z možností jak zlepšit nežádoucí stav v oblasti bezpečnosti na našich silnicích. Nelze se však spoléhat pouze na něj. Velmi důležitým prvkem je výchova těch nejmladších s cílem měnit společenský postoj k dopravě a s ní související bezpečností. Žádný systém bodového hodnocení, ani toho v ČR, nemůže existovat bez důsledné kontroly pravidel silničního provozu, bez dostatečné prevence, ani bez částečné hrozby represí, toto vše s cílem k dosažení větší bezpečnosti silničního provozu. Za úvahu by jistě stála některá z navrhovaných doporučení, prostřednictvím kterých by se bezpečnost silničního provozu mohla dále zvyšovat a číselné ukazatele nehodovosti pouze snižovat. Je na každém z nás, aby si uvědomil, že jeho právo na bezpečnost v silničním provozu je zároveň jeho povinností tuto bezpečnost svým chováním v silničním provozu vytvářet.

## 7. SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A ZDROJŮ

### Monografie:

BERAN, Tomáš. *Neplaťte (zbytečně) pokuty: právní rádce řidičů a majitelů vozidel*. Vyd. 1. Brno: Computer Press, 2003, 103 s. Rady a tipy pro řidiče (Computer Press). ISBN 80-7226-640-3.

BERAN, Tomáš. *Nová pravidla silničního provozu: bodový systém a další změny silničního zákona*. Vyd. 1. Brno: Computer Press, 2006, 91 s. Rady a tipy pro řidiče (Computer Press). ISBN 80-251-0909-7.

BERAN, Tomáš. *Právní rádce pro řidiče*. Vyd. 1. Brno: ComputerPress, 2014, 181 s. ISBN 978-80-264-0260-2.

BRINKE, Josef. *Úvod do geografie dopravy*. 1. vyd. Praha: Karolinum, 1999, 112 s. ISBN 80-7184-923-5.

BUŠTA Pavel a Jan KNĚŽÍNEK. *Zákon o silničním provozu s komentářem: (ve znění 27 novel): zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)*. Praha: Venice Music Production, 2011, 284 s. ISBN 978-80-904270-2-0.

ČERNÝ, J. a kolektiv. *Přestupkové řízení*. 12. vydání, Praha: Linde, 2011, 760 str., ISBN 978-80-7201-859-8

HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. 1. vyd. Praha: Portál, 2005, 223 s. ISBN 80-7178-542-3.

HÁJEK, Miroslav. *Jak nepřijít o řidičský průkaz: 12 bodů hrozí každému: tajemství a záhudnosti 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*. 1. vyd. Praha: Grada, 2008, 96 s., [16] s. obr. příl. ISBN 978-80-247-2213-9.

*Jak přežít nová pravidla silničního provozu a bodový systém*. 1. vyd. Česko: František Beníšek, 2006, 45 s. ISBN 80-903691-4-6.

- KNAPP, Viktor. *Teorie práva*. 1. vyd. Praha: C.H. Beck, 1995, xvi, 247 s. Právnícké učebnice (C.H. Beck). ISBN 34-064-0177-5.
- MAJEROVÁ, Věra a Emerich MAJER. *Empirický výzkum v sociologii venkova a zemědělství*. Vyd. 2. V Praze: Česká zemědělská univerzita, 2007, 277 s. ISBN 978-80-213-1698-0.
- NOVOTNÝ, Pavel. *Bodový systém a pravidla silničního provozu: úplné znění silničního zákona č. 361/2000 Sb. ve znění pozdějších předpisů : [aktualizováno k 1.8.2006]*. 1. vyd. Brno: Computer Press, 2006, 72 s. Právní předpisy v platném znění (Computer Press). ISBN 80-7226-736-1.
- PIKOLA, Pavel a Viktor JANSKA. *Správní právo prakticky*. Vyd. 1. V Praze: Česká zemědělská univerzita, Provozně ekonomická fakulta, 2008, 113 s. ISBN 978-80-213-1819-9.
- PORADA, Viktor. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000, 378 s. Vysokoškolské právnícké učebnice. ISBN 80-7201-212-6.
- SCHRÖTER, Zdeněk. *Nová pravidla a bodový systém: [včetně novely ze dne 25.4.2006]*. 1. vyd. Praha: Grada, 2006, 102 s. Rady a tipy pro řidiče, 8. ISBN 80-247-1642-9.
- SMETANA, Marek a Danuše KRATOCHVÍLOVÁ. *Integrovaný záchranný systém a jeho složky*. Vyd. 1. Ostrava: Ostravská univerzita v Ostravě, Zdravotně sociální fakulta, 2007, 134 s. ISBN 978-80-7368-337-5.
- SVATOŠOVÁ, Libuše a Bohumil KÁBA. *Statistické metody II*. Vyd. 1. V Praze: Česká zemědělská univerzita, Provozně ekonomická fakulta, 2008, 107 s. ISBN 978-80-213-1736-9.
- SVATOŠOVÁ, Libuše, Bohumil KÁBA a Marie PRÁŠILOVÁ. *Zdroje a zpracování sociálních a ekonomických dat: učební texty*. Vyd. 1. V Praze: Česká zemědělská univerzita v Praze, Provozně ekonomická fakulta, Katedra statistiky, 2004, 194 s. ISBN 80-213-1189-4.

ŠTEMBERK, Jan. *Automobilista v zajetí reality: vývoj pravidel silničního provozu v českých zemích v první polovině 20. století*. Vyd. 1. V Praze: Karolinum, 2008, 172 s. ISBN 978-80-246-1461-8.

VEDRAL, Josef. *Správní řád: komentář. 2., aktualiz. a rozš. vyd.* Praha: BOVA POLYGON, 2012, 1446 s. ISBN 978-80-7273-166-4.

### **Právní předpisy:**

Zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu

Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích

Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád

Vládní nařízení 242/1939 o chování v silniční dopravě – dopravní řád silniční

### **Články:**

HAVELDOVÁ, Denisa. Dopravní psycholog Michal Walter: Jak žiješ, tak řídíš!. *DENÍK.cz* [online]. [cit. 2015-01-16]. Dostupné z www: <[http://www.denik.cz/z\\_domova/dopravni-psycholog-michal-walter-jak-zijes-tak-ridis-20150115.html](http://www.denik.cz/z_domova/dopravni-psycholog-michal-walter-jak-zijes-tak-ridis-20150115.html)>

HERGET, Jan. Akreditovaní dopravní psychologové si za posudek mohou říci, kolik chtějí. *ROZHLAS.cz*. [online]. [cit. 2014-10-27]. Dostupné z www: <[http://www.rozhlas.cz/zpravy/politika/\\_zprava/akreditovani-dopravni-psychologove-si-za-posudek-mohou-rici-kolik-chteji—1092570](http://www.rozhlas.cz/zpravy/politika/_zprava/akreditovani-dopravni-psychologove-si-za-posudek-mohou-rici-kolik-chteji—1092570)>

JAROŠEVSKÝ, Filip. Jezdíme po silnicích rychle a ostatním často nadáváme. *Metro*. roč. 2014, č. 166, s. 4.

KOLINA, Josef. Vybodování řidiči: tajemství dopravních psychologů. *TÝDEN.cz* [online]. [cit. 2014-10-27]. ISSN 1210-9940. Dostupné z www: <[http://www.tyden.cz/rubriky/domaci/doprava/vybodovani-ridici-tajemstvi-dopravnich-psychologu\\_254701.html#.VE52uPmG98F](http://www.tyden.cz/rubriky/domaci/doprava/vybodovani-ridici-tajemstvi-dopravnich-psychologu_254701.html#.VE52uPmG98F)>

### **Elektronické zdroje:**

**12bodů.cz** [online] [cit. 2014-10-08] Dostupné z www: <<http://www.12bodu.cz/jak-zjistim-kolik-mam-bodu.html>>

**12bodů.cz** [online] [cit. 2014-10-13] Dostupné z www: <<http://www.12bodu.cz/skoleni-bezpecne-jizdy.html>>

**Bezpečnost silničního provozu – BESIP** [online] [cit. 2014-10-26] Dostupné z www: <<http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/rada/archiv/16/besip-Vyhodnoceni-ucinnosti-bodoveho-a-sankcniho-systemu.doc>>

**Bezpečnost silničního provozu – BESIP** [online] [cit. 2015-01-13] Dostupné z www: <<http://www.ibesip.cz/cz/pro-media/129-jak-ridi-zeny-a-muzi>>

**Bezpečnost silničního provozu – BESIP** [online] [cit. 2014-12-03] Dostupné z www: <<http://www.ibesip.cz/data/web/aktuality/soubory/mladi-02-2014/priloha-c.-1-dopravni-nehody-dle-veku-a-ridickske-praxe.pdf>>

**Centrum dopravního výzkumu** [online]. [cit. 2015-03-09]. Dostupné z www: <<http://www.czrso.cz/clanky/dopravni-nehody-staly-ceskou-ekonomiku-52-7-mld-kc/>>

**Centrum dopravního výzkumu** [online]. [cit. 2015-03-03]. Dostupné z www: <<http://www.czrso.cz/clanky/stav-bezpecnosti-na-nasich-silnicich-neni-uspokojivy/>>

**Impuls rááááadio** [online]. [cit. 2015-02-05] Dostupné z www: <<http://www.impuls.cz/clanky/2009/02/leos-trzil-reditel-dopravni-policie-v-impulsech-vaclava-moravce/>>

**Ministerstvo dopravy České republiky** [online]. [cit. 2015-02-15]. Dostupné z www: <[http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/0E07F391-308C-4A28-973E-95D53C5155C9/0/10122014\\_abecedne.pdf](http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/0E07F391-308C-4A28-973E-95D53C5155C9/0/10122014_abecedne.pdf)>

**Ministerstvo dopravy České republiky** [online]. [cit. 2014-11-15]. Dostupné z www: <[http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/E88E9517-EEEE-4DE9-AEA6-6115762E27CF/0/1312\\_BR.pdf](http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/E88E9517-EEEE-4DE9-AEA6-6115762E27CF/0/1312_BR.pdf)>

**Ministerstvo dopravy České republiky** [online]. [cit. 2015-02-15]. Dostupné z www: <[http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/0E07F391-308C-4A28-973E-95D53C5155C9/0/10122014\\_abecedne.pdf](http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/0E07F391-308C-4A28-973E-95D53C5155C9/0/10122014_abecedne.pdf)>

**Nejvyšší správní soud** [online]. [cit. 2014-08-25] Dostupné z www: <[http://www.nssoud.cz/files/SOUDNI\\_VYKON/2009/0019\\_2As\\_\\_0900\\_629e2db5\\_5274\\_4776\\_95b8\\_f3e2f3c0afed\\_prevedeno.pdf](http://www.nssoud.cz/files/SOUDNI_VYKON/2009/0019_2As__0900_629e2db5_5274_4776_95b8_f3e2f3c0afed_prevedeno.pdf)>

**Policie ČR** [online]. [cit. 2014-12-28]. Dostupné z www: <<http://www.policie.cz/clanek/policie-cr-web-informacni-servis-statistiky-statisticke-prehledy.aspx>>

**System dopravní statistiky – SYDOS** [online]. [cit. 2014-10-13]. Dostupné z www: <<https://www.sydos.cz/cs/rocenky.htm>>

## **8. SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK**

DN – Dopravní nehoda

ŘO – Řidičské oprávnění

ZOSP – Zákon o silničním provozu



## 9. SEZNAM TABULEK A GRAFŮ

<b>Tabulka č. 1</b> – Přehled výpisů a jejich rozdílů .....	30
<b>Tabulka č. 2</b> – Přehled školicích středisek a jejich cen .....	32
<b>Tabulka č. 3</b> – Počty nehod a usmrcených osob – ČR .....	42
<b>Tabulka č. 4</b> – Počty nehod a usmrcených osob – Hl. m. Praha .....	43
<b>Tabulka č. 5</b> – Počty nehod a usmrcených osob – Středočeský kraj .....	44
<b>Tabulka č. 6</b> – Počty nehod a usmrcených osob – Jihočeský kraj .....	44
<b>Tabulka č. 7</b> – Počty nehod a usmrcených osob – Plzeňský kraj .....	45
<b>Tabulka č. 8</b> – Počty nehod a usmrcených osob – Karlovarský kraj .....	46
<b>Tabulka č. 9</b> – Počty nehod a usmrcených osob – Ústecký kraj .....	47
<b>Tabulka č. 10</b> – Počty nehod a usmrcených osob – Liberecký kraj .....	47
<b>Tabulka č. 11</b> – Počty nehod a usmrcených osob – Královéhradecký kraj .....	48
<b>Tabulka č. 12</b> – Počty nehod a usmrcených osob – Pardubický kraj .....	48
<b>Tabulka č. 13</b> – Počty nehod a usmrcených osob – kraj Vysočina .....	49
<b>Tabulka č. 14</b> – Počty nehod a usmrcených osob – Jihomoravský kraj .....	50
<b>Tabulka č. 15</b> – Počty nehod a usmrcených osob – Olomoucký kraj .....	50
<b>Tabulka č. 16</b> – Počty nehod a usmrcených osob – Zlínský kraj .....	51
<b>Tabulka č. 17</b> – Počty nehod a usmrcených osob – Moravskoslezský kraj .....	52
<b>Tabulka č. 18</b> – Nehody způsobené nepřiměřenou rychlostí .....	54
<b>Tabulka č. 19</b> – Nehody způsobené nesprávným předjížděním .....	54
<b>Tabulka č. 20</b> – Nehody způsobené nedáním přednosti .....	55
<b>Tabulka č. 21</b> – Nehody způsobené nesprávným způsobem jízdy .....	56
<b>Tabulka č. 22</b> – Počty dopravních nehod zaviněných dle pohlaví .....	57
<b>Tabulka č. 23</b> – Počty usmrcených osob při DN dle pohlaví .....	58
<b>Tabulka č. 24</b> – Přehled počtu nehod dle věku řidiče (viníka DN) .....	61
<b>Tabulka č. 25</b> – Přehled použitých funkcí a výsledných $I^2$ trendů nehodovosti před zavedením bodového hodnocení .....	69
<b>Tabulka č. 26</b> – Přehled použitých funkcí a výsledných $I^2$ trendů nehodovosti v době s bodovým hodnocením .....	70
<b>Tabulka č. 27</b> – Porovnání trendů nehodovosti – DN těžké zranění .....	71
<b>Tabulka č. 28</b> – Porovnání trendů nehodovosti – DN usmrcení .....	72

<b>Tabulka č. 29</b> – Četnosti odpovědí na otázku č. 1 .....	74
<b>Tabulka č. 30</b> – Četnosti odpovědí na otázku č. 2 .....	74
<b>Tabulka č. 31</b> – Četnosti odpovědí na otázku č. 4 .....	75
<b>Tabulka č. 32</b> – Četnosti odpovědí na otázku č. 5 .....	76
<b>Tabulka č. 33</b> – Četnosti odpovědí na otázku č. 6 .....	77
<b>Tabulka č. 34</b> – Četnosti odpovědí na otázku č. 7 .....	77
<b>Tabulka č. 35</b> – Četnosti odpovědí na otázku č. 8 .....	78
<b>Tabulka č. 36</b> – Četnosti odpovědí na otázku č. 9 .....	78
<b>Tabulka č. 37</b> – Četnosti odpovědí na otázku č. 10 .....	79
<b>Tabulka č. 38</b> – Četnosti odpovědí na otázku č. 11 .....	80
<b>Tabulka č. 39</b> – Četnosti odpovědí na otázku č. 11 .....	80
<b>Tabulka č. 40</b> – Četnosti odpovědí na otázku č. 12 .....	80
<b>Graf č. 1</b> – Bodové hodnocení řidičů v poměrovém zastoupení .....	59
<b>Graf č. 2</b> – Podíl řidičů s dvanácti body na celkovém počtu bodovaných řidičů .....	60
<b>Graf č. 3</b> – Rozdělení DN a jejich závažnosti dle věku řidiče v roce 2013 .....	62
<b>Graf č. 4</b> – DN a počty usmrčených v přepočtu na 100 000 řidičů v roce 2013.....	62
<b>Graf č. 5</b> – Poměrný počet bodovaných řidičů dle věku a pohlaví .....	63
<b>Graf č. 6</b> – Změny trendu vývoje nehodovosti .....	66
<b>Graf č. 7</b> – Výběr vhodnosti funkce trendu u nehod s těžkým zraněním .....	67
<b>Graf č. 8</b> – Výběr vhodnosti funkce trendu u nehod s usmrcením .....	68
<b>Graf č. 9</b> – Porovnání trendů nehodovosti .....	70
<b>Graf č. 10</b> – Zavedení bodového hodnocení řidičů .....	75
<b>Graf č. 11</b> – Způsob započítávání bodů – odpovědi dle pohlaví respondentů .....	76
<b>Graf č. 12</b> – Doba bez řidičského oprávnění po vybodování .....	77
<b>Graf č. 13</b> – Ztráta řidičského oprávnění z konkrétního důvodu .....	78
<b>Graf č. 14</b> – Možnost odečtení získaných bodů - odpovědi dle pohlaví respondentů .....	79
<b>Graf č. 15</b> – Pozitivní vliv bodového hodnocení na bezpečnosti silničního provozu .....	81
<b>Graf č. 16</b> – Názor respondentů na zavedení bodového hodnocení .....	81
<b>Graf č. 17</b> – Vyhodnocení správných odpovědí – muži vs. ženy .....	82

## 10. PŘÍLOHY

### **Seznam příloh:**

**Příloha č. 1** – Přehled států Evropské unie s bodovým systémem v oblasti bezpečnosti silničního provozu

**Příloha č. 2** – Výpis z evidenční karty řidiče

**Příloha č. 3** – Přehled bodovaných jednání

**Příloha č. 4** – Výsledky analýzy nehodovosti dle krajů ČR

**Příloha č. 5** – Zastoupení bodově hodnocených řidičů v absolutních hodnotách

**Příloha č. 6** – Přehled počtu nehod dle věku řidiče (viníka DN) – absolutní hodnoty

**Příloha č. 7** – Informativní kartičky Policie ČR

**Příloha č. 8** – Vzor vyplněného záznamu o dopravní nehodě

**Příloha č. 9** – Vzor dotazníku

*Příloha č. 1 – Přehled států Evropské unie s bodovým systémem v oblasti bezpečnosti silničního provozu*

<i>Stát Evropy</i>	<i>Rok zavedení</i>	<i>Počet bodů</i>	<i>Zvolený způsob</i>
<i>Německo</i>	1974	8 (dříve 18)	Přičítání
<i>Francie</i>	1992	12	Odečítání
<i>Polsko</i>	1993	21	Odečítání
<i>Řecko</i>	1993	25	Přičítání
<i>Velká Británie</i>	1995	12	Přičítání
<i>Chorvatsko</i>	1996	7	Odečítání
<i>Slovinsko</i>	1998	18	Přičítání
<i>Bulharsko</i>	2000	39	Odečítání
<i>Irsko</i>	2001	12	Přičítání
<i>Kypr</i>	2001	12	Přičítání
<i>Lucembursko</i>	2002	12	Odečítání
<i>Itálie</i>	2003	20	Odečítání
<i>Lotyšsko</i>	2004	16	Odečítání
<i>Maďarsko</i>	2004	18	Přičítání
<i>Malta</i>	2004	12	Přičítání
<i>Norsko</i>	2004	12	Přičítání
<i>Dánsko</i>	2005	3 (3x)*	Přičítání
<i>Rakousko</i>	2005	3 (3x)*	Přičítání
<i>Španělsko</i>	2006	12	Odečítání
<i>Česká republika</i>	2006	12	Přičítání

Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR, vlastní zpracování

\* systém známý jako „tříkrát a dost“

**Příloha č. 2 – Výpis z evidenční karty řidiče**

Evidence řidičů - tisk výpisu z karty řidiče		Stránka č. 1 z 1		
MAGISTRÁT MĚSTA KARLOVY VARY, 11.3.2015				
PRŮCHOVÁ MICHAELA [REDAKCE] KARLOVY VARY 36017				
Věc: Výpis z evidenční karty osoby PRŮCHOVÁ MICHAELA, nar. [REDAKCE] s pobytem na adrese [REDAKCE] Stará Role, 36017 Karlovy Vary, okr. Karlovy Vary				
Na základě Vaší žádosti zasiláme výpis z evidenční karty výše jmenované osoby.				
Jmenovaná osoba je držitelem řidičského průkazu ev.č.: EB 268151, který vydal dne 24.10.2005 Magistrát Karlovy Vary s platností do 23.10.2015.				
Jmenovaná osoba je držitelem následujících skupin vozidel:				
Skupina	Datum udělení	Datum ukončení	Důvod ukončení	Harmonizované kódy
AM	01.07.2006			
B1	24.10.2005			
B	24.10.2005			
Jmenovaná osoba má zaevidovány následující harmonizované kódy pro všechny skupiny vozidel oprávnění: 01.06.				
Aktuální stav bodového hodnocení osoby je 0 bodů.				
Osoba nemá záznam v přestupcích				
Výpis uzavřen ke dni 11.3.2015.				
František Helus oprávněná úřední osoba				
<a href="https://crr.mder.cz/CRR/Default.aspx">https://crr.mder.cz/CRR/Default.aspx</a>		11.3.2015		

## BODOVÝ SYSTÉM

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

s účinností od 1.8.2011

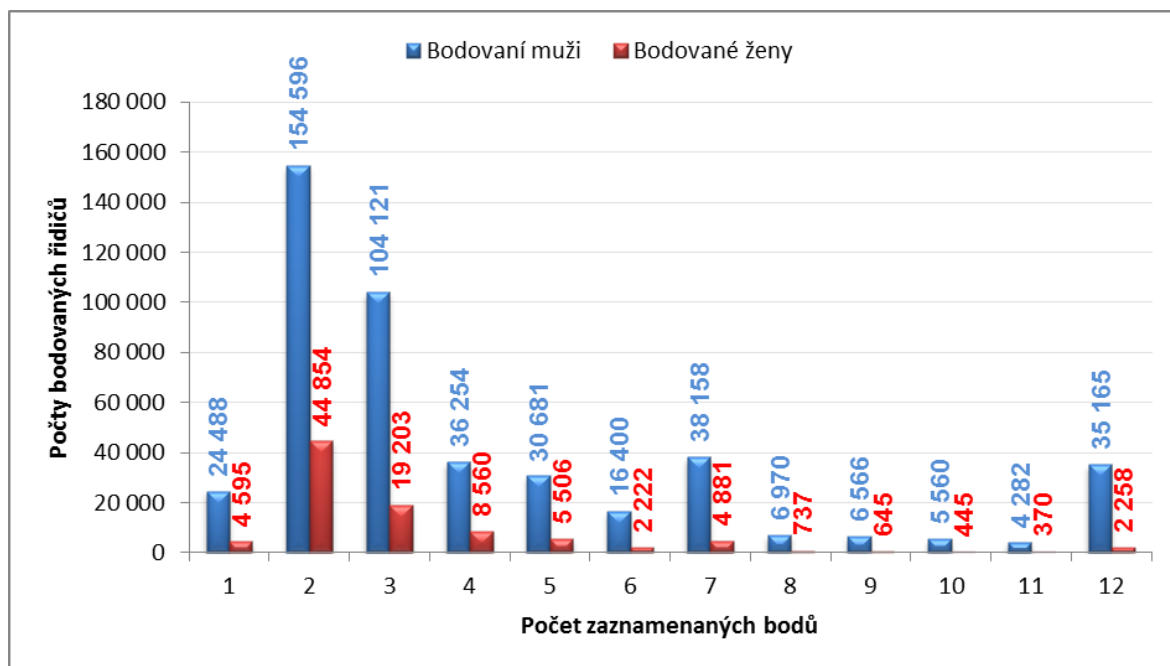
7	řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholu nebo v takové době po požití alkoholu, po kterou je řidič ještě pod jeho vlivem, je-li zjištěn obsah alkoholu u řidiče vyšší než 0,3 promile, nebo řízení vozidla bezprostředně po užití jiné návykové látky nebo v takové době po užití jiné návykové látky, po kterou je řidič ještě pod jejím vlivem	4	při řízení vozidla ohrožení chodce na přechodu a neumožnění nerušeného a bezpečného přejetí vozovky
7	odmítnutí řidiče podrobit se vyšetření podle jiného právního předpisu <sup>7)</sup> ke zjištění zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoli to nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví	4	nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě
7	způsobení dopravní nehody porušením povinnosti řidiče, při které došlo k usmrcení nebo k těžké újmě na zdraví jiné osoby	4	překročení maximální doby řízení vozidla nebo nedodržení minimální doby odpočinku o 20 % a více nebo nedodržení bezpečnostní přestávky o 33 % a více podle jiných právních předpisů <sup>8)</sup>
7	neprodlené nezastavení vozidla účastníka dopravní nehody nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci	4	řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění
7	při jízdě na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla otáčení se nebo jízda v protisměru nebo couvání v místě, kde to není dovoleno	4	porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí podle § 6
7	vjíždění na železniční přejezd v případech, ve kterých je to zakázáno	3	překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 20 km.h <sup>-1</sup> a více v obci nebo o 30 km.h <sup>-1</sup> a více mimo obec
7	neposkytnutí účinné pomoci (první pomoc a přivolání záchranných složek) účastníkem silničního provozu, který není účastníkem dopravní nehody při nehodě s evidentním poškozením zdraví nebo ohrožením života	3	nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit
7	předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to zákonem zakázáno	3	překročení povolených hodnot stanovených jiným právním předpisem při kontrolním vážení vozidla podle jiného právního předpisu
7	řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržán řidičský průkaz	3	řízení motorového vozidla bez držení platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče <sup>9)</sup>
5	řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích	3	porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užit ochrannou přilbou
5	překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 40 km.h <sup>-1</sup> a více v obci nebo o 50 km.h <sup>-1</sup> a více mimo obec	2	neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil
5	nezastavení vozidla na signál, který příkazuje řidiči zastavit vozidlo nebo nezastavení vozidla na pokyn „Stůj“ daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou k řízení tohoto provozu	2	překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o více než 5 km.h <sup>-1</sup> a méně než 20 km.h <sup>-1</sup> v obci nebo o více než 10 km.h <sup>-1</sup> a méně než 30 km.h <sup>-1</sup> mimo obec
5	ohrožení jiného řidiče při přejíždění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého	2	držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla
5	ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání		

*Příloha č. 4 – Výsledky analýzy nehodovosti dle krajů ČR*

<i>Kraj</i>	Průměrné koeficienty růstu $\bar{k}$	
	počty dopravních nehod (meziroční pokles v %)	počty usmrcených (meziroční pokles v %)
<i>Hl. m. Praha</i>	0,91 (9%)	0,91 (9%)
<i>Středočeský</i>	0,89 (11%)	0,92 (8%)
<i>Jihočeský</i>	0,85 (15%)	0,96 (4%)
<i>Plzeňský</i>	0,84 (16%)	0,95 (5%)
<i>Karlovarský</i>	0,83 (17%)	0,82 (18%)
<i>Ústecký</i>	0,93 (7%)	0,96 (4%)
<i>Liberecký</i>	0,89 (11%)	0,92 (8%)
<i>Královéhradecký</i>	0,89 (11%)	0,92 (8%)
<i>Pardubický</i>	0,90 (10%)	0,95 (5%)
<i>Vysočina</i>	0,89 (11%)	0,95 (5%)
<i>Jihomoravský</i>	0,88 (12%)	0,93 (7%)
<i>Olomoucký</i>	0,89 (11%)	0,87 (13%)
<i>Zlínský</i>	0,88 (12%)	1,00 (---)
<i>Moravskoslezský</i>	0,89 (11%)	0,95 (5%)
<b>ČR</b>	<b>0,89 (11%)</b>	<b>0,93 (7%)</b>

*Zdroj: Vlastní zpracování a výpočty*

*Příloha č. 5 – Zastoupení bodově hodnocených řidičů v absolutních hodnotách*



Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR



*Příloha č. 6 – Přehled počtu nehod dle věku řidiče (viníka DN) – absolutní hodnoty*

<i>Věk/Rok</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2010</i>	<i>2011</i>	<i>2012</i>	<i>2013</i>	<i>Celkem</i>
<i>do 17 let</i>	507	510	480	369	298	266	228	221	<b>2879</b>
<i>18-20 let</i>	9263	9910	9160	4144	3471	3763	3699	2428	<b>45838</b>
<i>21-24 let</i>	17428	17818	15473	6662	5857	5646	6089	5965	<b>80938</b>
<i>25-29 let</i>	24391	22046	18688	7531	7109	6601	6715	7029	<b>100110</b>
<i>30-39 let</i>	42002	38733	34361	14255	14664	13563	14288	14164	<b>186030</b>
<i>40-49 let</i>	26674	24812	21857	9012	9599	9463	10386	10768	<b>122571</b>
<i>50-59 let</i>	21290	19967	17114	6747	6961	6835	7353	7613	<b>93880</b>
<i>60-64 let</i>	5379	5587	5156	2235	2432	2435	2707	2900	<b>28831</b>
<i>65-69 let</i>	2517	2652	2518	1143	1173	1459	1657	1822	<b>14941</b>
<i>nad 70 let</i>	3372	3380	3079	1463	1480	1732	2070	2208	<b>18784</b>

*Zdroj: ŘSDP Policejní prezidium*

## Příloha č. 7 – Informativní kartičky Policie ČR



### Řidiči, domluvte se!

U všech nehod být nemusíme, chceme být tam, kde jde o životy a zdraví.

Co znamená nová právní úprava šetření dopravních nehod (od 1. 1. 2009) pro řidiče?

**Řidič nemá povinnost hlásit dopravní nehodu Policii ČR, pokud**

- 1) zjevná škoda na některém ze zúčastněných vozidel nebo přepravovaných věcech nepřesahuje 100 000,- Kč (zjevná škoda = škoda, kterou vidíte, laický odhad),
- 2) nedošlo ke zranění nebo usmrcení osoby,
- 3) nevznikla hmotná škoda na jiném majetku další osoby (např. škoda na komunikaci, na budově, na dopravní značce apod.)<sup>1)</sup>

**Policii ČR volejte, pokud**

- a) není splněna některá z výše uvedených podmínek,
- b) nemůžete zabezpečit obnovení provozu na komunikaci.

Pokud policii zavoláte, přestože jsou splněny podmínky 1, 2, 3, věc krátce prošetříme, vyřešíme samotný dopravní přestupek a potvrdíme Váš sepsaný protokol.

1) Pokud jde o samotná vozidla, která měla na dopravní nehodě účast, není rozhodující, zda je jejich vlastníkem řidič nebo jiná fyzická či právnická osoba (leasingová společnost, zaměstnavatel apod.).

## Nezapomeňte!

**Musíte sepsat společný záznam o dopravní nehodě<sup>2)</sup>** podle předepsaných kolonek a navzájem jej podepsat. V této souvislosti máte právo požadovat od druhého účastníka události prokázání totožnosti (předložení občanského průkazu, cestovního dokladu apod.) a sdělení údajů o vozidle (z osvědčení o registraci vozidla, dříve osvědčení o technickém průkazu). Pro sepsání tohoto protokolu není důležité, zda jste se dohodli na zavinění nehody. Posouzení míry zavinění bude v takovém případě záležitostí pojišťoven. **Povinnost sepsat záznam je dána zákonem.**

2) Tiskopis záznamu o dopravní nehodě získáte u své pojišťovny.



Pomáhat a chránit

#### Tísňová volání:

- 112 Integrovaný záchranný systém
- 158 Policie České republiky
- 150 Hasičský záchranný sbor České republiky
- 155 Rychlá zdravotní služba
- 156 Obecní policie

[www.policie.cz](http://www.policie.cz)

Zdroj: Policie ČR

Příloha č. 8 – Vzor vyplněného záznamu o dopravní nehodě

## Záznam o dopravní nehodě

Slouží k dokumentaci průběhu nehody za účelem rychlejšího vyřízení náhrady škody.

Vyplní řidiči obou vozidel.

1. Datum nehody <b>1.1.2009</b>		Hodina <b>14:15</b>		2. Místo (ulice, č. domu resp. kilometrovník) <b>SUBILEJNÍ 222, MORŘE LÁZCE</b>		3. Zranění? ne <input checked="" type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>	
4. Jiná škoda než na vozidlech A a B ne <input checked="" type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>				5. Svědci (jméno, adresa, telefon - spolujezdce podtrhnout) <b>CECÍLIE KÉLIŠOVÁ, VOLYNĚ U HOŠTIC, 777 608 906</b>		5a. Policie šetřeno? ne <input checked="" type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/> Kým:	
<b>Vozidlo A</b>				<b>Vozidlo B</b>			
6. Pojištěný (jméno a adresa) <b>OTÍK FARNÝ FARA 12, 100 00 VIŠŇOVÁ</b>				6. Pojištěný (jméno a adresa) <b>MARIE ŠKOPKOVÁ KRAVSKÁ 1, 387 01 VOLYNĚ</b>			
Telefon (od 9.00 do 16.00) <b>906 608 777</b>				Telefon (od 9.00 do 16.00) <b>777 608 906</b>			
Plátce DPH? ne <input checked="" type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>				Plátce DPH? ne <input checked="" type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>			
7. Vozidlo Tov. značka, typ <b>FIAT UNO</b>				7. Vozidlo Tov. značka, typ <b>ŠKODA FABIA</b>			
Rok výroby <b>1990</b>				Rok výroby <b>2009</b>			
Státní poznávací značka <b>4 T 4 444</b>				Státní poznávací značka <b>9 A 8 7654</b>			
8. Pojistitel <b>POJISTOVNA I</b>				8. Pojistitel <b>POJISTOVNA II</b>			
Adresa pobočky				Adresa pobočky			
Číslo poj. odpovědnosti <b>12345678</b>				Číslo poj. odpovědnosti <b>87654321</b>			
Číslo zelené karty <b>87654321</b>				Číslo zelené karty <b>12345678</b>			
Hraniční pojištění platné do <b>-</b>				Hraniční pojištění platné do <b>-</b>			
Je vozidlo pojištěno havarijně? ne <input checked="" type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/>				Je vozidlo pojištěno havarijně? ne <input type="checkbox"/> ano <input checked="" type="checkbox"/>			
Pojistitel				Pojistitel			
9. Řidič <b>FARNÝ</b>				9. Řidič <b>ANNA KONOPNÍKOVÁ</b>			
Příjmení <b>OTÍK</b>				Příjmení <b>ANNA</b>			
Adresa <b>FARA 12 100 00 VIŠŇOVÁ</b>				Adresa <b>BÝČÍ 2, 387 01 VOLYNĚ</b>			
Číslo řidičského průkazu <b>ED 123 456</b>				Číslo řidičského průkazu <b>EE 16 25 34</b>			
Skupina <b>AB</b> Vydal <b>FRÝDLANT</b>				Skupina <b>BC</b> Vydal <b>PĚIBRAM</b>			
10. Označte šipkou body vzájemného střetu				13. Náskres Označte: 1. silnice, 2. směr jízdy vozidel A a B, 3. postavení vozidel v okamžiku střetu, 4. dopravní značky, 5. jména ulic			
11. Viditelná poškození <b>PŘ. NÁRAZNÍK, LEVÉ SVĚTLO, BLATNÍK, KAPOTA MOTORU</b>				11. Viditelná poškození <b>PRÁVĚ KOLU, SVĚTLO, KAPOTA MOTORU, NÁRAZNÍK</b>			
14. Poznámky <b>JEL JSEM PO HLAVNÍ SILNICI NA ZELENO A VOZIDLO ŠKODA MI NEDALO PŘEDNOST</b>				15. Podpisy řidičů <b>Farný Konopníková</b>			
14. Poznámky <b>ODBOČOVALA JSEM VLEVO A NEDALO PŘEDNOST PROTI JEDOUcíMU AUTOMOBILU</b>				14. Poznámky <b>ODBOČOVALA JSEM VLEVO A NEDALO PŘEDNOST PROTI JEDOUcíMU AUTOMOBILU</b>			

Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR

*Příloha č. 9 – Vzor dotazníku*

**1. Pohlaví:**

Muž  Žena

**2. Nejvyšší dosažené vzdělání:**

SŠ  VOŠ  VŠ  ZŠ

**3. Z jakého kraje pocházíte?**

Hlavní město Praha  Jihomoravský kraj  Karlovarský kraj  Ústecký kraj  
 Moravskoslezský kraj  Pardubický kraj  Plzeňský kraj  Vysočina  
 Královéhradecký kraj  Jihočeský kraj  Liberecký kraj  Zlínský kraj  
 Středočeský kraj  Olomoucký kraj

**4. V kterém roce bylo v ČR zavedeno bodové hodnocení řidičů?**

2004  2005  2006  2007  2008  Nevím

**5. Body za přestupky se každému řidiči v jeho kartě:**

postupně odečítají (od dané bodové hranice k nule)  
 postupně sčítají (až k dosažení dané bodové hranice)

**6. Řidičské oprávnění Vám bude odebráno, jestliže dosáhnete počtu bodů:**

0  8  12  16

**7. Po tzv. "vybodování" přijdete o řidičské oprávnění na dobu:**

24 měsíců  12 měsíců  6 měsíců  Nevím

**8. Přišel/la jste v minulosti o řidičské oprávnění?**

Ano  Ne

**9. Z jakého důvodu jste přišel/la o řidičské oprávnění:**

alkohol/drogy  vybodování  rychlost  jiný

**10. Víte, že bodové hodnocení umožňuje odečtení již získaných bodů?**

Ano, vím  Ne, nevím

**11. Kolika body jsou ohodnoceny nejvíce a nejméně závažné přestupky?**

nejvíce závažné přestupky:  1  2  3  4  5  6  7

nejméně závažné přestupky:  1  2  3  4  5  6  7

**12. Myslíte si, že zavedení bodového hodnocení pozitivně ovlivnilo bezpečnost silničního provozu?**

nesouhlasím  nevím  souhlasím  spíše nesouhlasím  spíše souhlasím