

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI

PEDAGOGICKÁ FAKULTA

Ústav pedagogiky a sociálních studií



Diplomová práce

Bc. Silvie Hronová

Bodový systém a jeho vliv na bezpečnost silničního provozu

Olomouc 2016

vedoucí práce: Doc. PaedDr. Marcela Musilová, Ph.D.

PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že jsem předloženou diplomovou práci vypracovala samostatně pod vedením Doc. PaedDr. Marcely Musilové, Ph.D., a že jsem použila pouze zdrojů, které cituji a uvádím v seznamu použitých pramenů.

V Olomouci 20. 1. 2016

.....
Bc. Silvie Hronová

PODĚKOVÁNÍ

Děkuji paní Doc. PaedDr. Marcele Musilové, Ph.D. za odborné vedení diplomové práce, konzultace, cenné rady a čas, který mi věnovala.

Děkuji za cenné rady při výzkumu panu PhDr. René Szotkowski, Ph.D.

Můj velký dík náleží rovněž Ing. Miroslavu Nakládalovi, vedoucímu Odboru dopravy Magistrátu města Prostějova, který mi umožnil zrealizovat výzkumné šetření.

Na závěr chci poděkovat svému manželovi, který mi byl po celou dobu oporou!

ANOTACE

| | |
|--------------------------|--------------------------------------|
| Jméno a příjmení: | Bc. Silvie Hronová |
| Katedra: | Ústav pedagogiky a sociálních studií |
| Vedoucí práce: | Doc. PaedDr. Marcela Musilová, Ph.D. |
| Rok obhajoby: | 2016 |

| | |
|----------------------------|---|
| Název práce: | Bodový systém a jeho vliv na bezpečnost silničního provozu |
| Název v angličtině: | The point system and its effects on the safety of road traffic |
| Anotace práce: | <p>Tato práce je zaměřena na problematiku bodového systému. Tradičně sestává z teoretické a praktické části, přičemž teorie komplexně pojednává o bodovém systému jako takovém, legislativě upravující provoz na pozemních komunikacích, a poskytuje přehled vývoje bodově hodnocených řidičů na území České republiky a statistiku nehodovosti v silniční dopravě. Na závěr nabízí pohled na dopravní výchovu, která je součástí prevence bezpečnosti silničního provozu.</p> <p>Empirická část diplomové práce navazuje na část teoretickou. Je kvantitativně orientována, seznamuje a hodnotí, jaký vliv mělo zavedení bodového systému na snížení nehodovosti a úmrtnosti. Praktická část také obsahuje dotazníkové šetření směřující k občanům a jejich názorům na bodový systém.</p> <p>Závěr diplomové práce předkládá shrnutí získaných výsledků prostřednictvím výzkumu i průzkumu, konkretizuje význam práce pro rozvoj pedagogiky a pro praxi.</p> |
| Klíčová slova: | Bodový systém, bezpečnost silničního provozu, přestupky, trestné činy, dopravní výchova, úmrtnost na silnicích, prevence. |

| | |
|------------------------------------|--|
| Anotace v angličtině: | <p>This thesis is focused on the penalty point system.</p> <p>Traditionally the work consists of two parts. The theoretical part comprehensively treats the point system as such as well as the legislation that regulates the traffic on the road network and it also offers a general overview of the penalty point system development in the Czech Republic. Further, the theoretical part provides road accident statistics and in conclusion it deals with road safety education as a part of the road traffic injury prevention system.</p> <p>The empirical part of the thesis follows on from the theoretical part. It is quantitatively oriented and it presents and evaluates the impact that the introduction of the penalty point system had on the reduction of the accident rate and fatalities. The practical part also contains a survey focused on citizens and their opinions of the penalty point system.</p> <p>The conclusion of the thesis summarizes the results obtained through the research and the survey and specifies the aspects of the work which are relevant to pedagogical practise.</p> |
| Klíčová slova v angličtině: | Point system, road traffic safety, offences, criminal offences, road safety education, road accident fatality, prevention. |
| Přílohy vázané v práci: | <p>Příloha č. 1: přehled jednání spočívajících v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání</p> <p>Příloha č. 2: srovnání systémů bodového hodnocení v Evropě</p> <p>Příloha č. 3: vzor použitého dotazníku</p> |
| Rozsah práce: | 86 s., 8 s. příloh |
| Jazyk práce: | český jazyk |

OBSAH

| | |
|--|-----------|
| ÚVOD DO PROBLEMATIKY | 8 |
| 1 ZHODNOCENÍ AKTUÁLNÍHO STAVU ŘEŠENÉ PROBLEMATIKY..... | 10 |
| 2 CÍLE DIPLOMOVÉ PRÁCE..... | 13 |
| 3 STRUKTURA DIPLOMOVÉ PRÁCE, POUŽITÉ METODY A PRAMENY | 15 |
| I. TEORETICKÁ ČÁST..... | 17 |
| 4 VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ | 18 |
| 1.1 HISTORIE A VÝVOJ PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ SILNIČNÍHO PROVOZU..... | 19 |
| 4.1 BODOVÉ SYSTÉMY V ZAHRANIČÍ..... | 22 |
| 5 BODOVÝ SYSTÉM V ČESKÉ REPUBLICE..... | 24 |
| 5.1 ZAPOČÍTÁVÁNÍ BODŮ | 25 |
| 5.2 ODEČÍTÁNÍ BODŮ | 27 |
| 5.3 VRÁCENÍ ŘIDIČSKÉHO OPRÁVNĚNÍ | 29 |
| 5.4 PODÁNÍ NÁMITEK PROTI BODOVÉMU HODNOCENÍ | 29 |
| 6 VÝVOJ BODOVANÝCH ŘIDIČŮ NA ÚZEMÍ ČR..... | 32 |
| 6.1 VÝVOJ VŠECH BODOVANÝCH ŘIDIČŮ S 1 – 12 BODY..... | 32 |
| 6.2 VÝVOJ ŘIDIČŮ S 12 BODY | 34 |
| 6.3 VÝVOJ POČTU EVIDOVANÝCH PŘESTUPKŮ A TRESTNÝCH ČINŮ | 35 |
| 6.4 VÝVOJ POČTU BODOVĚ HODNOCENÝCH ŘIDIČŮ PODLE KRAJŮ | 37 |
| 7 STATISTIKA NEHODOVOSTI V SILNIČNÍ DOPRAVĚ V ČR..... | 38 |
| 7.1 STATISTIKA NEHOD | 39 |
| 7.2 STATISTIKA POČTU USMRCENÝCH OSOB | 41 |
| 7.3 STATISTIKA POČTU TĚŽCE A LEHCE ZRANĚNÝCH OSOB..... | 44 |
| 8 DOPRAVNÍ VÝCHOVA..... | 46 |
| 8.1 PŘEDŠKOLNÍ DĚTI..... | 48 |
| 8.2 1. STUPEŇ ZÁKLADNÍ ŠKOLY | 49 |
| 8.3 2. STUPEŇ ZÁKLADNÍ ŠKOLY | 51 |
| 8.4 MLÁDEŽ | 52 |

| | |
|---|-----------|
| II. EMPIRICKÁ ČÁST | 55 |
| 9 PROJEKT VÝZKUMU..... | 56 |
| 10 PILOTÁŽ A PŘEDVÝZKUM | 62 |
| 11 VLASTNÍ VÝZKUM..... | 63 |
| 11.1 DESKRIPTCE..... | 63 |
| 11.2 TESTOVÁNÍ HYPOTÉZ | 67 |
| 12 SHRUTÍ VÝSLEDKŮ VÝZKUMU | 72 |
| ZÁVĚR..... | 76 |
| SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK | 78 |
| SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A DALŠÍCH ZDROJŮ | 79 |
| SEZNAM TABULEK | 84 |
| SEZNAM GRAFŮ | 85 |
| SEZNAM OBRÁZKŮ | 86 |
| PŘÍLOHY | 87 |

ÚVOD DO PROBLEMATIKY

Bezpečnost a plynulost silničního provozu je celosvětovým problémem. V první řadě závisí na vlastním chování všech jeho účastníků, a tam, kde vlastní chování selhává, tak je nutné nastavit různá preventivní opatření a postihy.

Dopravní nehody patří na celém světě k jedněm z nejčastějších příčin úmrtí, a to zejména mladých lidí. Při srovnání údajů týkajících se dopravní nehodovosti vyplývá, že Česká republika se bohužel řadí k zemím s horšími výsledky. Proto je nutné, v boji s nárůstem smrtelných dopravních nehod a celkovým zlepšením dopravní situace, stanovit dostatečné sankce za porušování předpisů a celkově zvýšit dopravní bezpečnost. Velký výchovný význam má i represivní úloha policie, jejíž náplní je dohlížet na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích.

Jedním z preventivně-represivních opatření, které mělo přispět ke zvýšení bezpečnosti provozu na našich komunikacích a snížení počtu a následků dopravních nehod, bylo, i na základě pozitivních zkušeností z vyspělých evropských zemí, zavedení bodového systému hodnocení přestupků řidičů motorových vozidel od 1. července 2006.

Jeho účelem je evidovat opakované porušení vybraných povinností v provozu na pozemních komunikacích, a tím postihovat řidiče recidivisty. Pokud je zjištěno porušení dopravních předpisů spočívající ve spáchání vybraného přestupku nebo trestného činu, dostane viník jeden nebo více trestných bodů. Tyto body nejsou sankcí za přestupek nebo trestem za trestný čin, ale jsou pouze administrativním opatřením, které ohodnotí nebezpečnost spáchaného přestupku nebo trestného činu. V praxi to znamená, že za spáchaný přestupek nebo trestný čin je řidiči uložena sankce podle zákona o přestupcích, případně trest za spáchaný trestný čin, a zároveň je mu po projednání za vybrané přestupky a trestné činy spadající do systému bodového hodnocení zaznamenán stanovený počet bodů, který je následně zaveden do elektronického systému. Pokud je překročen určitý bodový limit (v ČR je tímto limitem dosažení 12 bodů), znamená to pozbytí odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a tím i dočasné odebrání řidičského průkazu. Znovuzískat je může řidič tím, že se podrobí přezkoušení z odborné způsobilosti a splní další podmínky stanovené zákonem. Existuje také možnost účastnit se nápravných programů (školení ve středisku bezpečné jízdy), a tím smazat několik bodů.

Stran zavedení systému bodového hodnocení řidičů platí fakt – doložený četnými výzkumy, o nichž pohovoříme v první kapitole práce s názvem ZHODNOCENÍ AKTUÁLNÍHO STAVU ŘEŠENÉ PROBLEMATIKY – že zavedení přísnějších zákonů vede

k prudkému poklesu počtu smrtelných nehod a zranění, i když většinou jen v případě krátkodobého efektu změny zákona.

Hlavním cílem diplomové práce je vypracovat základnu poznatků orientovanou na problematiku bodového systému, který je v České republice zavedený od 1. 7. 2006.

Popsat dopravní výchovu jako jeden z nástrojů prevence dopravní nehodovosti.

Zhodnotit účinnost bodového systému na snížení úmrtnosti, a na celkovou bezpečnost silničního provozu, a to srovnáním dostupných statistik z období zavedení bodového systému do současnosti.

Následně pak porovnat účinnost bodového systému na snížení nehodovosti.

Zjistit, zda mělo zavedení bodového systému vliv na snížení počtu úmrtí osob na následky dopravních nehod.

Zjistit informovanost a názory vybraného vzorku řidičů na bodový systém.

Hlavní cíl práce je postupně realizován prostřednictvím **dílčích cílů**, teoreticky a empiricky zaměřených.

Diplomová práce je rozdělena na část teoretickou a část praktickou. Teoretická část se skládá z kapitol, které jsou dále děleny na podkapitoly. Cílem těchto kapitol je popsat stěžejní témata, která se vztahují k této práci, a to konkrétně vymezit základní pojmy, včetně historie právních předpisů silničního provozu, uvést příklady bodových systémů ze zahraničí. Dále přiblížit, jakým způsobem funguje bodový systém v České republice, přičemž bude objasněno, jakým způsobem se body přidělují, odečítají, kdy je možno podat námítky proti bodům, a za jakých podmínek lze požádat o vrácení řidičského oprávnění. Jedna z kapitol se bude zabývat i vývojem bodovaných řidičů v rámci České republiky a jinými statistickými údaji v souvislosti s nehodovostí. Teoretická část bude zakončena kapitolou týkající se dopravní výchovy, která je jedním z nejdůležitějších nástrojů prevence v silniční dopravě.

V praktické části, v rámci námi vymezeného tématu diplomové práce, nás bude zajímat, zda mělo zavedení bodového systému vliv na snížení počtu úmrtí osob na následky dopravních nehod, což se budeme snažit zjistit vhodným výzkumem. Pokusíme se vysledovat, jestli, a případně jaký je rozdíl v souhlasu se zavedeným bodovým systémem mezi řidiči a řidičkami motorových vozidel. Také se pokusíme zjistit, zda, a případně jaký je rozdíl v páčání bodově hodnocených přestupků nebo trestných činů mezi řidiči motorových vozidel a jejich věkem. Dále pak vyhodnotíme informovanost a názory vybraného vzorku řidičů na bodový systém, které zjistíme prostřednictvím dotazníkové metody.

1 ZHODNOCENÍ AKTUÁLNÍHO STAVU ŘEŠENÉ PROBLEMATIKY

„Vzdělání není pouhým nashromážděním jednotlivých vědomostí, jako není těstem mouka, voda, sůl, kvasnice atd. dohromady naházené.“¹

V současnosti se stále naléhavěji objevují otázky související se zvyšováním bezpečnosti silničního provozu. Přestože se dlouhodobě daří snižovat tragické následky dopravních nehod, je počet zbytečně zmařených životů stále velmi vysoký. *„Od roku 2001 bylo na českých silnicích usmrceno více než 10 000 lidí a čtyřikrát tolik bylo poznamenáno zraněními zásadně ovlivňujícími běžný život“².*

Jedním z mnoha opatření ke snížení počtu a následků dopravních nehod v České republice bylo zavedení bodového systému hodnocení řidičů. Byl tenhle krok vhodným motivačním prostředkem pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu a mají řidiči za více jak devět let jeho fungování přehled o bodovém systému?

Přínos bodového systému k větší bezpečnosti na silnicích je předmětem zájmu mnoha odborníků orientujících se ve zmiňované oblasti.

Zajímavé poznatky z hlediska zavedení bodového systému a jeho vlivu na počty smrtelných nehod přinesla např. studie Josefa Montaga a Lucie Zapletalové z května 2015³. Cílem studie bylo shrnout výsledky kvantitativního hodnocení dopadů zavedení bodového systému na počty smrtelných nehod v České republice. Studie došla k závěru, že zavedení přísnějších zákonů vede k prudkému poklesu počtu smrtelných nehod a zranění, ale jen v případě krátkodobého efektu změny zákona. Zavádění nových pravidel může být spojeno s přehnanými očekáváními obyvatel ohledně výše a frekvence trestů za jejich porušování. Jedním z dalších důvodů, proč nová pravidla neovlivnila počty smrtelných dopravních nehod v dlouhodobém horizontu, může být pokles policejní aktivity vynucující jejich dodržování.

¹ Tomáš Garrigue Masaryk citáty. *Citáty slavných osobností*. [online]. © 2015 [cit. 2015-08-09]. Dostupné z: <http://citaty.net/>

² Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 - 2020. 599/2011. 2011. Dostupné také z: <http://www.ibesip.cz/cz/besip/strategie-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>

³ Josef Montag a Lucie Zapletalová. Bodový systém a jeho vliv na počet smrtelných nehod. *Národohospodářský ústav Akademie věd České republiky*, v. v. i. . [online]. © 2015 [cit. 2015-08-25]. Dostupné z: http://idea.cerge-ei.cz/files/IDEA_Studie_02_2015.pdf

Také výsledky regresní analýzy⁴, která byla provedena v roce 2013, ukázaly, že dopady zavedení bodového systému byly významné, ale krátkodobé. Tato studie se věnovala dopadům dopravních reforem na počty smrtelných dopravních nehod v ČR a kontrolních regionech Rakouska a Německa. V prvním čtvrtletí po jejím zavedení klesl počet smrtelných nehod o celou třetinu, ale dopady ve druhém, třetím a čtvrtém čtvrtletí jsou už nižší a statisticky nevýznamné.

Dále stojí za zmínku analýza Centra dopravního výzkumu⁵ ze srpna 2007, o dopadech zákona č. 411/2005 Sb., a souvisejících předpisů na dopravní nehodovost. Jedním ze závěrů bylo, že zavedení bodového systému přineslo dramatické zlepšení týkající se dopravní nehodovosti, a to v počáteční fázi v letním období (zejména červen – září 2006), ale poté se řidiči přizpůsobili novým podmínkám a přestali se obávat represivních opatření, částečně i pod vlivem negativních kampaní. Analýza také došla k závěru, že nezanedbatelný vliv měly klimatické podmínky (velmi mírná zima), která se projevila na psychice účastníků silničního provozu zásahem do přirozených biorytmů.

Podle další analýzy publikované na stránkách Observatoře bezpečnosti silničního provozu⁶, která se zaměřila na problematiku vývoje smrtelných následků nehodovosti v ČR především v období 2006–2012, mělo zavedení bodového systému pozitivní efekt v podobě snížení počtu usmrcených, a to zejména v úvodních měsících po jeho zavedení. V posledních letech je ale zřejmé, že se dosavadní pozitivní vývoj zpomaluje.

Podle šéfa dopravní policie Tomáše Lercha působí bodový systém pozitivně zejména na pachatele těch nejzávažnějších přestupků, kteří jsou po dosažení 12 bodů vyřazeni z provozu. *„Získání i jen několika bodů motivuje řidiče k větší pozornosti a dodržování pravidel silničního provozu. Bodový systém však není spásitelný. Je nutné neustále zdůrazňovat vlastní bezpečnost všech účastníků silničního provozu,“* říká Lerch⁷.

Při vyhodnocení údajů před a po zavedení systému trestných bodů, který byl zaveden od 1. 7. 2004 v Lotyšsku, bylo zjištěno, že se počet přestupků řidičů snížil přibližně o 20 %.

⁴ Montag, Josef. 2013. *A Radical Change in Traffic Law: Effects on Facilities in the Czech Republic*. CERGE-EI Working Paper no. 484. The Center for Economic Research and Graduate Education – Economic Institute, Prague. <http://ideas.repec.org/p/ces/papers/wp484.html>.

⁵ Centrum dopravního výzkumu. Analýza dopadů zákona č. 411/2005 Sb. a souvisejících předpisů na dopravní nehodovost. *Ministerstvo dopravy*. [online]. © 2007 [cit. 2015-08-26]. Dostupné z:

<http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/BCF2DC06-5624-47DC-B46D-43E5A849BFA0/0/Akompletanalyzal.pdf>

⁶ Bezpečnost dopravy. Observatoř bezpečnosti silničního provozu. [online]. © 2008 – 2016 [cit. 2016-03-14]. Dostupné z: <http://www.czrso.cz/file/rozbor-vyvoje-smrtnych-nasledku-dopravnich-nehod-v-cr-2006-2012/>

⁷ ŽÁDNÍK, Štěpán. Máme bodový systém i lepší auta, ale horší řidiče-nováčky: Nehodovost klesá, ale na Evropu to pořád nestačí. *Respekt* [online]. 2013 [cit. 2015-08-26]. ISSN 1801-1446. Dostupné z: <http://www.respekt.cz/fokus/mame-bodovy-system-i-lepsi-auta-ale-horsi-ridice-novacky>

Rok po zavedení tohoto systému se počet dopravních nehod se zraněním snížil o 7,2 %, počet smrtelných zranění se snížil o 11,4 % a počet zranění se snížil o 4,3 %⁸. Podle meta-analýzy⁹ došlo účinkem zavedení bodového systému ke snížení počtu všech dopravních nehod o 5 %.

Základní výzkumná otázka zní: „Mělo zavedení bodového systému vliv na snížení počtu úmrtí osob na následky dopravních nehod?“ Také nás bude zajímat, jaké mají řidiči informace a znalosti o bodovém systému. V empirické části diplomové práce se proto nejdříve logicky pokusíme vhodným výzkumem zjistit, jaký je rozdíl v počtech úmrtí osob na následky dopravních nehod před a po zavedení bodového systému. A také nás budou zajímat názory řidičů na bodový systém, jejich znalosti a informovanost o bodovém systému.

⁸ Regulations. Road Traffic Research. [online]. © 2007 [cit. 2015-08-27]. Dostupné z: http://www.csizpete.lv/files/Legislation_regulations.html

⁹ ELVIK, Rune a Truls VAA. *The handbook of road safety measures*. 2nd ed. San Diego, CA: Elsevier, 2005, xii, 1078 p. ISBN 00-804-4091-6. Dostupné také z: http://www.cmfclearinghouse.org/study_detail.cfm?stid=14

2 CÍLE DIPLOMOVÉ PRÁCE

„Cíl musí člověk znát dřív než dráhu.“¹⁰

Hlavním cílem diplomové práce je vypracovat základnu poznatků orientovanou na problematiku bodového systému, který je v České republice zaveden od 1. 7. 2006.

Popsat dopravní výchovu jako jeden z nástrojů prevence dopravní nehodovosti.

Zhodnotit účinnost bodového systému na snížení úmrtnosti, a na celkovou bezpečnost silničního provozu, a to srovnáním dostupných statistik z období zavedení bodového systému do současnosti.

Následně pak porovnat účinnost bodového systému na snížení nehodovosti.

Zjistit, zda mělo zavedení bodového systému vliv na snížení počtu úmrtí osob na následky dopravních nehod.

Zjistit informovanost a názory vybraného vzorku řidičů na bodový systém.

Hlavní cíl práce je postupně realizován prostřednictvím **dílčích cílů**, teoreticky a empiricky zaměřených.

TEORETICKÉ CÍLE

1. Vytvořit teoretický přehled o bodovém systému.
2. Poukázat na hlavní cíle bodového systému v České republice.
3. Vysvětlit způsoby započítávání a odečítání bodů, způsoby podávání informací o stavu bodového konta.
4. Ujasnit možnosti podávání námitek proti dosažení 12 bodů, a za jakých podmínek lze požádat o vrácení řidičského oprávnění, včetně požadavků na školení bezpečné jízdy.
5. Zjistit vývoj bodovaných řidičů v České republice (bodování řidiči za celou ČR, vývoj 12 bodových řidičů, vývoj nejčastějších přestupků a trestných činů...).
6. Porovnat statistické údaje týkající se nehodovosti v silniční dopravě na území ČR před a po zavedení bodového systému.
7. Porovnat statistické údaje týkající se počtu usmrčených osob v silniční dopravě na území ČR před a po zavedení bodového systému.

¹⁰ Jean Paul citáty. *Citáty slavných osobností*. [online]. © 2015 [cit. 2015-08-09]. Dostupné z: <http://citaty.net/>

8. Porovnat statistické údaje týkající se lehce i těžce zraněných osob v silniční dopravě na území ČR před a po zavedení bodového systému.
9. Poukázat na dopravní výchovu v České republice, která patří mezi klíčové aktivity v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

EMPIRICKÉ CÍLE

1. Zjistit znalosti řidičů o zákoně č. 361//2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.
2. Zjistit, zda řidiči zaznamenali po zavedení bodového systému změny v předpisech.
3. Zjistit, jestli řidiči znají stav svého bodového konta.
4. Zjistit hodnocení znalostí řidičů ohledně bodového systému.
5. Zjistit, zda se řidičům zdají tresty v podobě bodového systému přiměřené.
6. Zjistit, zda ti řidiči, kteří spáchali nějaký přestupek nebo trestný čin vědí, kolik jim za něj bylo uděleno trestných bodů.
7. Zjistit, jestli, a případně jaký je rozdíl v souhlasu se zavedeným bodovým systémem mezi řidiči a řidičkami motorových vozidel.
8. Zjistit, zda, a případně jaký je rozdíl v páchání bodově hodnocených přestupků nebo trestných činů mezi řidiči motorových vozidel a jejich věkem.
9. Zjistit, zda mělo zavedení bodového systému vliv na snížení počtu úmrtí osob na následky dopravních nehod.

3 STRUKTURA DIPLOMOVÉ PRÁCE, POUŽITÉ METODY A PRAMENY

Diplomová práce je tradičně rozdělena na dvě části, oddíl **teoretický** a **praktický** neboli empirický.

První kapitola teoretického oddílu, navazující na ÚVOD DO PROBLEMATIKY, bude věnována zhodnocení aktuálního stavu zkoumané problematiky, v němž se zaměříme na studie zabývající se zavedení bodového hodnocení řidičů jak v České republice, tak i v zahraničí.

Ve **druhé kapitole** uvedeme hlavní i dílčí cíle diplomové práce. V **kapitole třetí** nastíníme strukturu, použité metody a prameny diplomové práce. Vymezení základních pojmů bude předmětem **kapitoly čtvrté**, včetně historie právních předpisů silničního provozu, a také zmíní bodové systémy v zahraničí.

Kapitola číslo pět přiblíží hlavní cíle zavedení bodového systému v České republice, přičemž bude objasněno, jakým způsobem bodový systém funguje, jak se body přidělují, odečítají, kdy je možno podat námitky proti zaznamenaným bodům, a za jakých podmínek lze požádat o vrácení řidičského oprávnění. **Kapitola číslo šest** nám odhalí vývoj bodovaných řidičů na území České republiky podle různých členění. **Sedmá kapitola** bude věnována přehledům statistiky nehodovosti v silniční dopravě na našem území. Dopravní výchova, jako jeden z nástrojů prevence v oblasti bezpečnosti silničního provozu, uzavírající teoretickou část, bude námětem **kapitoly osmé**.

Praktická část diplomové práce zahrnuje **devátou, desátou a jedenáctou kapitolu**, které jsou logickým vyústěním teoretických úvah s následnou aplikací do praxe.

Devátá kapitola obsahuje jednu z fází plánování výzkumu, a to často podceňovaný projekt výzkumu, který je tvořen z výzkumných cílů, problémů, hypotéz, popisu výzkumné procedury, časového harmonogramu výzkumu, organizačního, materiálního a finančního zabezpečení výzkumu.

Pilotáž a předvýzkum jsou rozebrány v **kapitole desáté** a klíčová **kapitola jedenáctá** předkládá vlastní výzkum.

Dvanáctá kapitola uvádí shrnutí získaných výsledků prostřednictvím výzkumu a průzkumu.

ZÁVĚR diplomové práce hodnotí naplnění stanovených cílů. Konkretizuje přínos práce pro rozvoj pedagogiky a zmiňuje možnosti pokračování práce v dané problematice.

Metody a techniky použité v diplomové práci

Na počátku i v průběhu tvorby diplomové práce jsme využili obecné metody vědecké práce, zaměřené na studium, sběr a analýzu odborné literatury a informací na internetu a jejich následné vyhodnocení, včetně statistických údajů.

V teoretické části jsme využili tzv. operacionalizaci definic, kdy jsme vymezili jednotlivé pojmy (např. bodové hodnocení řidičů), jimiž jsme se zabývali ve výzkumu práce.

V praktické části jsme provedli kvantitativní výzkum k ověření hypotéz na základě statistických údajů a za pomoci výzkumné metody nestandardizovaného dotazníku.

Dotazník nám posloužil ke zjištění současného stavu problematiky bodového systému a názoru respondentů na něj.

Prameny

V průběhu textu diplomové práce odkazujeme na použité prameny, jejichž soupis uvádíme dle platné citační normy ISO 690 v závěru práce pod názvem **Seznam literatury a použitých zdrojů**.

Podkladem pro tvorbu diplomové práce byly české i zahraniční zdroje – monografie, studie, slovníky, články, encyklopedie a samozřejmě i internet, prezentující současný stav systému bodového hodnocení, problematiku dopravní nehodovosti a dopravní výchovy atd.

I. TEORETICKÁ ČÁST

„Moc teorie? Teorie moci? Někdo má moc, někdo zas teorie.“¹¹

V teoretické části diplomové práce budeme věnovat náležitou pozornost takovým teoretickým vstupům, jež s ohledem na její téma považujeme za zásadní.

Nejprve se zaměříme na problematiku bodového systému, a to konkrétně na vymezení základních pojmů, včetně historie právních předpisů silničního provozu a popisu různých systémů bodového hodnocení v zahraničí, přičemž budeme vycházet z dostupných podkladů a materiálů, a to zejména právních předpisů, které jsou pro problematiku bodového systému klíčové.

Dále nastíníme hlavní cíle zavedení bodového systému v České republice, přičemž bude objasněno, jakým způsobem bodový systém funguje, jak se body přidělují, odečítají, kdy je možno podat námitky proti zaznamenaným bodům a za jakých podmínek lze požádat o vrácení řidičského oprávnění.

Poté se pokusíme poskytnout přehled vývoje bodovaných řidičů na území České republiky podle různých členění a zhodnotit statistiku nehodovosti v silniční dopravě na našem území. Vycházet budeme z dostupných oficiálních statistik, které každoročně poskytuje jak Ministerstvo dopravy České republiky, tak i Policie České republiky.

V závěru teoretické části práce představíme dopravní výchovu, která je jedním z nástrojů prevence v oblasti bezpečnosti silničního provozu, včetně uvedení příkladů preventivních programů ze zahraničí, s následným doporučením pro praxi.

¹¹ Gabriel Laub citáty. *Citáty slavných osobností*. [online]. © 2015 [cit. 2015-09-10]. Dostupné z: <http://citaty.net/>

4 VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ

V této kapitole si nejprve vymežíme základní terminologii, poté budou následovat informace o historii a vývoji právních předpisů silničního provozu na našem území, a v závěru zmíníme i bodové systémy, které dlouhodobě fungují v zahraničí.

„Řidič je účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti.“¹²

Řidičské oprávnění bývá často řidiči mylně zaměňováno za pojem řidičský průkaz, což ale není správné. Definice podle zákona zní: *„Řidičské oprávnění opravňuje jeho držitele k řízení motorového vozidla zařazeného do skupiny vozidel, pro kterou mu bylo řidičské oprávnění uděleno.“¹³* Tím jsou myšleny skupiny vozidel (dříve to byly skupiny a podskupiny řidičských oprávnění), která může daný řidič řídit. Např. do skupiny B jsou zařazena:

„motorová vozidla s výjimkou vozidel uvedených v písmenech a) až e), jejichž největší povolená hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg, určená pro přepravu nejvýše 8 osob kromě řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojné vozidlo o největší povolené hmotnosti

- 1. nepřevyšující 750 kg,*
- 2. převyšující 750 kg, pokud největší povolená hmotnost této jízdní soupravy nepřevyšuje 3 500 kg, nebo*
- 3. převyšující 750 kg, pokud největší povolená hmotnost této jízdní soupravy převyšuje 3 500 kg, ale nepřevyšuje 4 250 kg, jedná-li se o řidičské oprávnění v rozšířeném rozsahu.“¹⁴*

Řidičský průkaz je: *„veřejná listina, která osvědčuje řidičské oprávnění držitele a jeho rozsah a kterou držitel prokazuje své jméno, příjmení a podobu, jakož i další údaje v ní zapsané podle tohoto zákona.“¹⁵*

Registr řidičů je podle zákona evidencí údajů o řidičích, spravuje ho obecní úřad obce s rozšířenou působností a obsahuje např. *„záznamy o počtu bodů dosažených řidičem v bodovém hodnocení a záznamy o odečtu bodů“¹⁶.*

Bodové hodnocení řidičů vymezuje zákon následovně: *„Bodovým hodnocením se zajišťuje sledování opakovaného páchaní přestupků, jednání, které má znaky přestupku podle jiného právního předpisu³⁰⁾, nebo trestných činů, spáchaných porušením vybraných*

¹² ust. § 2 písm. d), zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (zákon o silničním provozu).

¹³ ust. § 80, zákona o silničním provozu.

¹⁴ ust. § 80a, odst. 1, písm. f), zákona o silničním provozu.

¹⁵ ust. § 103, odst. 1, zákona o silničním provozu.

¹⁶ ust. § 119, odst. 2, písm. h), zákona o silničním provozu.

*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.*¹⁷

Při zaznamenávání řidičem dosažených bodů, při odnětí, vrácení řidičského oprávnění a zadržení řidičského průkazu je důležitým pojmem tzv. **příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností** (dále jen obecní úřad ORP). Seznam ORP najdeme v příslušném zákoně.¹⁸

Informační systém Eliška je centrálním registrem řidičů. Projekt vznikl v roce 2005 a byl pojmenován po slavné závodnici, paní Elišce Junkové.¹⁹ Systém je propojen s evidencí obyvatel, s rejstříkem trestů – ověřuje se, zda žadatel nemá záznam v rejstříku trestů; platný zákaz řízení motorových vozidel, a s e-testy – při podání žádosti o vystavení profesního průkazu se ze systému stahují data o vykonané zkoušce z odborné způsobilosti.

Školení bezpečné jízdy – předmětem výuky je získávání a prohloubení teoretických znalostí v oblastech řízení a zásad bezpečné a defenzivní jízdy, a praktické jízdy motorovým vozidlem pod dohledem lektora na výcvikové ploše za účelem získání odpočtu bodů z registru řidičů.²⁰

Přestupek je dle výkladu zákona „*zaviněné jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti a je za přestupek výslovně označeno v tomto nebo jiném zákoně, nejde-li o jiný správní delikt postižitelný podle zvláštních právních předpisů anebo o trestný čin.*“²¹

Trestný čin je vymezen v zákoně jako „*protiprávní čin, který trestní zákon označuje za trestný a který vykazuje znaky uvedené v takovém zákoně.*“²²

4.1 Historie a vývoj právních předpisů silničního provozu

První zmínky o dopravě se vyskytují na území střední Evropy okolo roku 805. Celou střední Evropu protínaly dopravní cesty za účelem přepravy zboží - od 15. století nastala první

¹⁷ ust. § 123a, zákona o silničním provozu.

¹⁸ Příl. č. 2 zákona č. 314/2002 Sb., o stanovení obcí s pověřeným obecním úřadem a stanovení obcí s rozšířenou působností.

¹⁹ Centrální registr řidičů. Centrální registr řidičů [online]. [2005] [cit. 2015-05-02]. Dostupné z: <http://www.eliska-crr.cz/>

²⁰ ust. § 52i, zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů.

²¹ ust. § 2 odst. 1, zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích.

²² ust. § 13, zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník.

větší kvalitativní změna v pozemní přepravě cestujících – první specializované vozy pro přepravu (tzv. kotčí vozy – kočáry).²³ Pravidelné poštovní spojení mezi Brnem a Vídní začalo fungovat od roku 1526.

Potřeba zvláštních bezpečnostních norem pro jízdu motorových vozidel byla pocíťována teprve na přelomu 19. a 20. století. První bezpečnostně policejní předpisy byly vydávány formou vyhlášek jednotlivými zemskými vládami či místodržitelstvími a publikovány v příslušných sbírkách zemských zákonů v letech 1899 až 1904.²⁴

Pokud se ale zaměříme na první náznaky bodového systému, tak podobný systém u nás fungoval již v době Československa, kdy bylo vydáno vládní nařízení²⁵, jímž se prováděl zákon o provozu na veřejných silnicích, kde v § 59, odst. 2 bylo uvedeno: „*S řidičským průkazem může být spojena zvláštní vložka s útržky, které okresní národní výbor nebo orgán národní bezpečnosti postupně oddělí, dopustí-li se držitel řidičského průkazu vážného přestupku v silničním provozu.*“²⁶

V prováděcím předpise²⁷ poté bylo stanoveno, které přestupky se považovaly za vážné, v kterých případech bylo nutné odebrat útržek vrátit a za jakých podmínek bylo možné vydat novou vložku. Vložka měla deset útržků, bez nich byl řidičský průkaz neplatný. Jednotlivé útržky vložky byly postupně odejmuty, dopustil-li se držitel řidičského průkazu vážného přestupku v silničním provozu. Za vážný přestupek v silničním provozu se považoval takový přestupek, kterým řidič projevil hrubou bezohlednost k bezpečnosti ostatních uživatelů veřejných silnic. S posledním útržkem se odebral i řidičský průkaz, řidič mohl dojet na potvrzení do domovského stanoviště vozidla. Vrácen byl po přezkoušení.

Tento způsob sankcionování přestupků trval však pouze do června roku 1953, kdy ho bez náhrady zrušila vyhláška²⁸, která se inspirovala sovětským modelem. Ten podobnou praxi postrádal. Ve stejném roce byly také založeny Dopravní inspektoráty Veřejné

²³ Mgr. Jan Hercik, Ph.D.. Historický vývoj dopravy. *Katedra geografie Přírodovědecké fakulty UP v Olomouci*. [online]. 2008 [cit. 2015-05-03]. Dostupné z:

<http://geography.upol.cz/soubory/lide/hercik/GEDP/Prednasky/historie.pdf>

²⁴ ROSENBACH, František. *Automobilista před zákonem: Právníká příručka. [Díl první]*. V Praze: Státní nakladatelství, 1930. 208, [3] s.

²⁵ Vládní nařízení ze dne 13. února 1951, jímž se provádí zákon o provozu na veřejných silnicích. In: *11/1951*. 17. února 1951.

²⁶ ust. § 59, odst. 2 vládního nařízení ze dne 13. února 1951, jímž se provádí zákon o provozu na veřejných silnicích.

²⁷ Vyhláška ministerstva dopravy ze dne 22. října 1951: o způsobilosti vozidel k provozu na veřejných silnicích, o způsobilosti k jejich řízení a o péči o rozvoj motorismu. In: *328/1951*. 22.10.1951.

²⁸ *Vyhláška č. 196/1953 Ú.l., o provozu na silnicích*. In: Česká republika: Sbirka zákonů, ročník 1953, číslo 196.

bezpečnosti, které prováděly všechny úkoly, které souvisely s provozem na komunikacích.²⁹ To se zásadně projevilo ve zlepšeném dohledu na silniční provoz.

Také ve vyhlášce č. 87/1964 Sb., o řidičských průkazech, byl řidičský průkaz vydáván s vložkou, kde orgány Veřejné bezpečnosti vyznačovaly závažnější přestupky (jízdu pod vlivem alkoholu, vyhýbání, nedání přednosti v jízdě, předjíždění, rychlou jízdu, atd.). Řidič měl nárok na vydání nové vložky po uplynutí šesti měsíců od posledně vyznačeného přestupku.³⁰ Od roku 1987 začaly být vydávány řidičské průkazy ve formě plastové kartičky, které již vložku neobsahovaly.

Pravidla silničního provozu se měnila v průběhu historie jen v detailech. Po celé řadě předcházejících předpisů tak vstoupil k datu 1. 1. 2001 v účinnost zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, který je ve znění pozdějších právních předpisů platný dodnes. Tento zákon přinesl velké množství změn a významný posun ve sjednocení právních norem týkajících se dopravní problematiky. Zákon zpracoval několik částí, a to: samotná pravidla provozu na pozemních komunikacích, práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích, řidičská oprávnění a řidičské průkazy a i část týkající se státní správy včetně působnosti a pravomocí orgánů státní správy a Policie České republiky.³¹

Po dlouhých diskusích vešel dne 1. 7. 2006 v účinnost zákon č. 411/2005 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony a tento zákon přinesl převratnou změnu v celé silniční dopravě.³²

Byl zaveden tzv. bodový systém, znovuzavedení možnosti zadržení řidičského průkazu na místě, možnost kontroly a následně i postihu učitele autoškoly za požití alkoholu nebo návykové látky před anebo během výcviku.

²⁹ kpt. Mgr. Veronika Benediktová. 90 let dopravní policie. *Policie České republiky*. [online]. © 2009 [cit. 2015-05-03]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/90-let-dopravni-policie.aspx>

³⁰ *Vyhláška č. 87/1964 Sb., o řidičských průkazech*. In: Česká republika: Sbirka zákonů, ročník 1964, číslo 87.

³¹ Zákon o silničním provozu.

³² *Zákony*. Portál veřejné správy. [online]. [2005] [cit. 2015-05-04]. Dostupné z: <https://portal.gov.cz/app/zakony/zakonInfo.jsp?idBiblio=60502&nr=411~2F2005&rpp=15#local-content>

4.2 Bodové systémy v zahraničí

Bodový systém v ČR není z pohledu Evropy žádnou zvláštností. Ze zkušenosti států, kde tyto systémy fungují již mnoho let, působí bodový systém jako preventivní prvek. Přestože je jejich výchozí filosofie shodná (snížení počtu přestupků vedoucích k závažným dopravním nehodám, snížení úmrtnosti v dopravě, eliminace nebezpečných řidičů), tak se jednotlivé systémy od sebe liší s ohledem na místní zvyklosti, legislativní úpravu a bezpečnostní situaci v silničním provozu. Zahrnuje to např. odlišný počet a druh bodovaných přestupků, odlišný výchozí počet bodů a jiné postupy zahlazování trestných bodů (bodové systémy se dělí na systémy s odečítáním - např. Francie, Polsko, Chorvatsko, Itálie, nebo naopak s přičítáním bodů – např. Německo, Řecko, Velká Británie, Maďarsko).

Různý je i počet maximálně dosažených bodů (od 7 bodů v Chorvatsku až do 39 bodů v Bulharsku, jak ukazuje Tabulka 8 (umístěná v přílohách diplomové práce).

Zatímco „v Itálii přineslo zavedení bodového hodnocení řidičů snížení počtu usmrcených a těžce zraněných o 18 % za období šesti měsíců“³³, tak v Maďarsku nehodovost výrazně neovlivnil.

Jako první stát používající bodový systém byla Spolková republika Německo, a to již v roce 1974. Je to asi nejpropracovanější systém. Z tohoto modelu také pramení částečná inspirace pro náš bodový systém. Primárním zdrojem upravujícím bodový systém v Německu je zákon o silničním provozu (Straßenverkehrsgesetz - StVG)³⁴. Dalším zdrojem, který upravuje fungování bodového systému, je vyhláška upravující oblast řidičských oprávnění (FeV- Fahrerlaubnis-Verordnung)³⁵. Vyhláška upravuje problematiku registrace bodů, nařizování účasti na seminářích, atd. Od 1. 5. 2014 platí v Německu nová pravidla pro započítávání trestných bodů. Nově se zaznamenávají pouze ty přestupky, které bezprostředně ovlivňují bezpečnost silničního provozu.

Bodový systém v Polsku byl zaveden v roce 1993 a je upraven v zákoně nazvaném Prawo o ruchu drogowym³⁶. Systém je obdobný jako v ostatních státech s bodovým hodnocením, ale má některá odlišná ustanovení. Např., když řidič jedním činem poruší více,

³³ Bodový systém. Nová pravidla silničního provozu. [online]. [2015] [cit. 2015-07-14]. Dostupné z: <http://www.novapradla.cz/BODOVY-SYSTEM/>

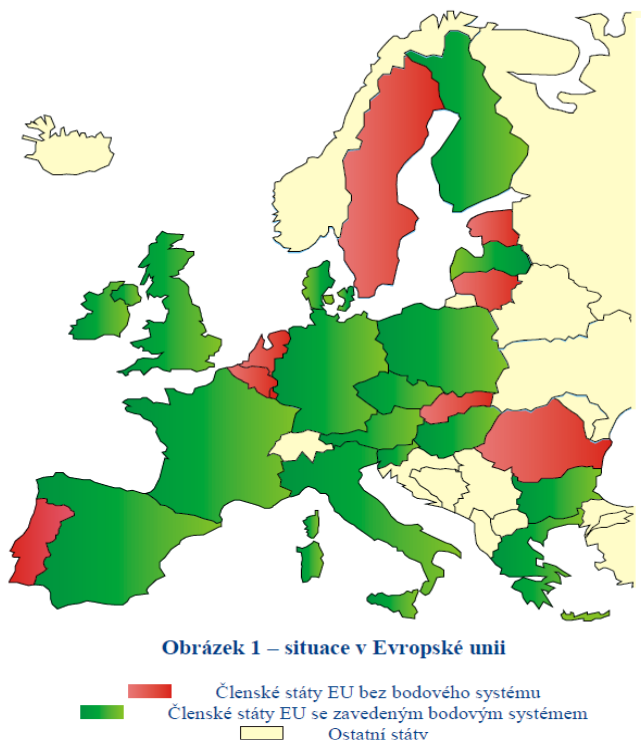
³⁴ Straßenverkehrsgesetz. Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz. [online]. © 2015 [cit. 2015-08-13]. Dostupné z: <http://www.gesetze-im-internet.de/stvg/>.

³⁵ Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV). Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz. [online]. © 2015 [cit. 2015-08-13]. Dostupné z: http://www.gesetze-im-internet.de/fev_2010/BJNR19800010.html

³⁶ Prawo o ruchu drogowym. Prawooruchdrogowym.pl. [online]. © 2015 [cit. 2015-08-13]. Dostupné z: <http://prawooruchdrogowym.pl/>

jak jeden silniční předpis, tak se do evidence zapisují veškeré přestupky a body se sčítají, takže je možné jedním činem překročit maximální limit trestných bodů.

V současné době se v silničním provozu užívá bodový systém ve Francii, Německu, Dánsku, Itálii, Velké Británii, Polsku, Maďarsku, Slovinsku, Irsku, Řecku, Finsku, Španělsku, Rakousku, Lucembursku, Lotyšsku. Podobné systémy fungují i v Kanadě, Austrálii, USA a na Novém Zélandu.



Obrázek 1 - Rozložení států s bodovým systémem v Evropské unii³⁷

³⁷ Informace o stavu bodového systému v České republice. *Ministerstvo dopravy*. [obrázek]. Březen 2015 [cit. 2015-07-14]. Dostupné z: http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/8BB0A1F0-FC62-4907-A3B1-DF238F86CF44/0/1503_BR.pdf.

5 BODOVÝ SYSTÉM V ČESKÉ REPUBLICE

Bodový systém je nástroj, který se používá především pro sledování a zaznamenávání opakovaných přestupků či trestných činů spáchaných účastníky³⁸ provozu na pozemních komunikacích porušením vybraných povinností.

Zavedení bodového systému bylo navrhováno již v zákoně č. 361/2000 Sb., jehož úprava byla nakonec z tohoto návrhu vypuštěna, jelikož nebyla dostatečně propojena se skutkovými podstatami přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. V důvodové zprávě k návrhu zákona č. 411/2005 Sb. se píše: „*Účelem systému je zejména postihovat recidivu páchaní přestupků proti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. V České republice, stejně jako dříve v jiných evropských státech, se ukazuje, že pro určité skupiny řidičů nejsou sankce spočívající třeba i v opakovaném ukládání pokut dostatečně účinné ani odstrašující před pácháním dalších přestupků. Dostatečný preventivní účinek má pouze hrozba ztráty řidičského oprávnění. Bodový systém pak představuje administrativní postup, kterým se hodnotí závažnost spáchaných přestupků, a který v tento důsledek může vyústit. Na druhou stranu ale dává řidiči kdykoli před tím, než tento krajní důsledek nastane, možnost změnou svého chování pozitivně ovlivnit své postavení a hrozbu ztráty řidičského oprávnění svým aktivním postojem odvrátit*“.³⁹

Současný systém bodového hodnocení byl v České republice zaveden dne 1. července 2006, a to zákonem č. 411/2005 Sb., který se stal součástí novelizované podoby zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (zákon o silničním provozu).

Novelizace pravidel silničního provozu a zavedení bodového systému hodnocení řidičů bylo také jedním z mnoha opatření ke snížení počtu a následků dopravních nehod v České republice obsažených v rámcové Národní strategii bezpečnosti silničního provozu do roku 2010, který schválila vláda České republiky svým usnesením č. 394 dne 28. 4. 2004.⁴⁰ Tímto rozhodnutím Česká republika potvrdila svůj záměr realizovat účinné kroky k zastavení

³⁸ je každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích-více ust. § 2 zákona o silničním provozu.

³⁹ Vládní návrh č. 576 na vydání zákona, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů a zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

⁴⁰ Usnesení vlády ze dne 28. dubna 2004 č. 394, o rámcové Národní strategii bezpečnosti silničního provozu, 2004.

dlouhodobého negativního vývoje nehodovosti v silničním provozu a přiblížit její úroveň motoristicky vyspělým zemím Evropy.

Za jednoznačnou příčinu nehodovosti je považována neukázněnost řidičů, proto novela přinesla řadu zpřísnění v oblasti sankcí za přestupky a současně také rozšířila okruh kompetencí PČR při dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu. Výrazně byly také posíleny pravomoci obecní policie.⁴¹

Hlavním cílem zavedení bodového systému bylo eliminovat ty řidiče, kteří se opakovaně dopouštějí vybraných, z hlediska bezpečnosti závažných dopravních přestupků, a tím se stávají svému okolí nebezpečnými a také nespolehlivými k řízení motorového vozidla. Byl definován čitelný systém postihu přestupců, neboť za konkrétní přestupek je přidělen stanovený počet bodů. Tento stanovený počet bodů je uveden v příloze zákona jako „*Přehled jednání spočívajících v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání*“.⁴²

Bodový systém hodnocení řidičů patří k osvědčeným preventivním opatřením, jejichž záměrem je předcházet porušování pravidel provozu na pozemních komunikacích. Příklady ze zahraničí, kde systémy bodového hodnocení řidičů existují již mnoho let, ukazují, že vytvoření systému odrazení a jeho medializace vede k nutnosti nižší četnosti dozoru a policejních kontrol přímo v provozu na pozemních komunikacích. Samotný bodový systém pak představuje administrativní postup, který může vyústit až k odnětí řidičského oprávnění. Na druhou stranu ale dává řidiči možnost kdykoli před tím, než tento krajní důsledek nastane, pozitivně ovlivnit změnou svého chování, svůj postoj a hrozbu ztráty řidičského oprávnění vlastní aktivitou odvrátit.

5.1 Započítávání bodů

Postup započítávání trestných bodů upravuje ust. § 123b zákona o silničním provozu. V praxi to znamená, „*že řidiči motorového vozidla, kterému byla příslušným orgánem uložena sankce za přestupek anebo mu byl soudem uložen trest za trestný čin nebo jehož trestní stíhání bylo podmíněně zastaveno nebo u něhož bylo rozhodnuto o podmíněném odložení podání návrhu na potrestání*“⁴³ a jde-li o vybraný přestupek nebo trestný čin spadající do systému

⁴¹ BERAN, Tomáš. *Nová pravidla silničního provozu: bodový systém a další změny silničního zákona*. Vyd. 1. Brno: Computer Press, 2006. Rady a tipy pro řidiče (Computer Press). ISBN 80-251-0909-7. s 40.

⁴² Příl. zákona o silničním provozu.

⁴³ ust. § 123b., zákona o silničním provozu.

bodového hodnocení, tak mu příslušný Obecní úřad obce s rozšířenou působností zaznamená stanovený počet bodů.

Příslušný obecní úřad učiní do registru kompetentní záznam nejpozději do 5 pracovních dnů ode dne, v němž mu bylo rozhodnutí doručeno. Zaregistrování údajů musí být provedeno ke dni uložení pokuty v blokovém řízení nebo nabytí právní moci rozhodnutí o uložení sankce za přestupek nebo trest za trestný čin.

V případě, že se řidič jedním skutkem dopustí více přestupků nebo trestných činů spadajících do bodového hodnocení, jsou mu zaznamenány body stanovené pouze pro ten nejzávažnější z nich, viz příklad níže.

Příklad

Řidič osobního automobilu spáchá jedním skutkem přestupek spočívající v držení telefonního přístroje při řízení vozidla (2 trestné body) a zároveň i přestupek spočívající v porušení povinnosti použít dětskou autosedačku při přepravě dětí (4 trestné body), za které je mu uložena ve společném řízení pokuta 3000 Kč. Zákon tedy, dle ust. § 123c zákona o silničním provozu zaznamená pouze počet bodů stanovený pro nejzávažnější přestupek, čili v tomto případě se jedná o přidělení 4 bodů za nepoužití dětské autosedačky při přepravě dětí.

Obecní úřad nemá povinnost informovat řidiče o změně bodového konta. Pokud chce řidič znát jeho výši, má možnost si podat žádost o výpis z bodového hodnocení řidiče, případně i žádost o výpis z evidenční karty řidiče u příslušného obecního úřadu obce s rozšířenou působností, anebo může požádat kontaktní místo veřejné správy (Czech Point⁴⁴) kdekoliv v České republice a ten mu vydá ověřený výstup z registru řidičů o jeho záznamech bodového hodnocení.

Body se započítávají pouze do celkového počtu 12 bodů. „Příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností při provedení záznamu bodů, kterým řidič dosáhl celkového počtu 12 bodů, neprodleně písemně nebo elektronickou cestou oznámí tuto skutečnost řidiči a vyzve jej k odevzdání řidičského průkazu a mezinárodního řidičského průkazu nejpozději do 5 pracovních dnů ode dne doručení tohoto oznámení. Řidič pozbývá řidičské oprávnění uplynutím 5 pracovních dnů ode dne, v němž mu bylo toto oznámení doručeno“.⁴⁵ Uplynutím této doby zaniká řidičské oprávnění i v případě, že nebyl řidičský průkaz odevzdán.

⁴⁴ slouží jako asistované místo výkonu veřejné správy, umožňující komunikaci se státem prostřednictvím jednoho místa tak, aby „obíhala data ne občan“.

⁴⁵ ust. § 123c., odst. 3, zákona o silničním provozu.

V případě, že dosáhne 12 bodů řidič, který nevlastní řidičský průkaz vydaný v České republice, ale „je držitelem řidičského průkazu členského státu, řidičského průkazu vydaného cizím státem, mezinárodního řidičského průkazu vydaného cizím státem“⁴⁶, tak pozbývá právo k řízení motorového vozidla na našem území po dobu jednoho roku. Tuto skutečnost je povinno sdělit Ministerstvo dopravy po obdržení podkladů, které zašle příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností, orgánu, který řidičský průkaz vydal. „Lhůta jednoho roku uvedená v odstavci 7 počíná běžet ode dne uložení pokuty v blokovém řízení nebo nabytí právní moci rozhodnutí o přestupku nebo trestném činu, spáchaným jednáním zařazeným do bodového hodnocení, na jehož základě řidič dosáhl celkového počtu 12 bodů“⁴⁷.

5.2 Odečítání bodů

Odečítání bodů je preventivně výchovnou složkou celého systému bodového hodnocení. Můžeme hovořit o jakémsi motivačním nástroji, kdy je řidiči, jako účastníku provozu na pozemních komunikacích, dána možnost ještě před ztrátou řidičského oprávnění změnit své chování. Existují dvě možnosti odečtu bodů, a to automatické odečítání bodů po určité době nebo odečítání bodů za školení bezpečné jízdy, které může řidič absolvovat fakultativně.

Odečítání bodů nalezneme v ust. § 123e zákona o silničním provozu a platí pro něj určitá pravidla. Aby řidiči mohly být odečteny body, musí být splněny podmínky, a to časové jednání bez uložení pokuty v blokovém řízení nebo nabytí právní moci rozhodnutí, na jehož základě mu byl v registru řidičů zaznamenán naposled stanovený počet bodů, bez pravomocného rozhodnutí o přestupku nebo bez rozsudku soudu s právní mocí za trestný čin, týkající se bodového hodnocení, a to pokud řidič nespáchá:

- a) po dobu 12 po sobě jdoucích kalendářních měsíců – tak mu budou odečteny 4 body z celkového počtu dosažených bodů,
- b) po dobu 24 po sobě jdoucích kalendářních měsíců – budou mu odečteny další 4 body z celkového počtu zbývajících dosažených bodů,
- c) po dobu 36 po sobě jdoucích kalendářních měsíců se odečtou všechny zbývající body⁴⁸.

⁴⁶ ust. § 123c., odst. 7, zákona o silničním provozu.

⁴⁷ ust. § 123c., odst. 8, zákona o silničním provozu.

⁴⁸ ust. § 123e., odst. 1, zákona o silničním provozu.

Odečtení všech 12 zaznamenaných bodů oznámí příslušný obecní úřad ORP písemně řidiči nejpozději do 5 pracovních dnů ode dne, ke kterému byl záznam o odečtení bodů proveden v registru řidičů.

Do běhu výše zmíněných lhůt se nezapočítává doba výkonu trestu nebo sankce zákazu činnosti, spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, nebo ve zkušební době podmíněného odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněném zastavení trestního stíhání, během které se řidič zavázal zdržet řízení motorových vozidel. Např. když má řidič vysloven zákaz řízení na 1 rok a současně 7 bodů, tak lhůta pro odpočet těchto bodů začne běžet až po roku zákazu činnosti. Body se odečtou řidiči i v případě, že byly řidiči zaznamenány na základě rozhodnutí, které bylo později v rámci řádných nebo mimořádných opravných prostředků pravomocně zrušeno.

Od 1. září 2008 umožnil zákon č. 374/2007 Sb., a vyhláška č. 156/2008 Sb. absolvovat školení, po jehož absolvování lze za zákonem stanovených podmínek odečíst z bodového konta řidiče tři body. Podmínkou absolvování školení bezpečné jízdy však je, že *„řidič neměl ke dni ukončení školení bezpečné jízdy ve středisku bezpečné jízdy v registru řidičů zaznamenáno více než 10 bodů za porušení právních předpisů ohodnocená méně než 6 body“*⁴⁹. Řidič podává žádost na školení bezpečné jízdy s aktuálním výpisem z bodového hodnocení. Kurzy školení bezpečné jízdy je možné absolvovat v akreditovaných střediscích Centra bezpečné jízdy. V současné době jsou akreditovaná střediska bezpečné jízdy v těchto zařízeních:

- Centrum bezpečné jízdy - POLYGON JIHLAVA (Antonín Musil),
- Centrum bezpečné jízdy - POLYGON Most,
- LIBROS OSTRAVA, spol. s.r.o.,
- Miroslav Klásek – RS-PRIMA autoškola / Autodrom Promotion s.r.o.⁵⁰.

Potvrzení o absolvování školení má platnost 30 dní ode dne vydání. Odečet může provést příslušný úřad s rozšířenou působností pouze jednou za kalendářní rok.

⁴⁹ ust. § 123e., odst. 4, písm. b), *zákona o silničním provozu*.

⁵⁰ Školení bezpečné jízdy. 12bodů.cz. [online]. © 2011-2015 [cit. 2015-07-27]. Dostupné z: <http://www.12bodů.cz/skoleni-bezpecne-jizdy.html>

5.3 Vrácení řidičského oprávnění

Řidič, který pozbyl řidičské oprávnění dosažením 12 bodů, je oprávněn požádat o jeho vrácení nejdříve po uplynutí jednoho roku ode dne, kdy dosáhl 12 bodů⁵¹.

Žádost o vrácení řidičského oprávnění podává žadatel u příslušného obecního úřadu ORP a podmínkou je doložení potvrzení, že se žadatel podrobil přezkoušení z odborné způsobilosti podle zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a také předložení posudku o zdravotní způsobilosti včetně dopravně psychologického vyšetření.

Vzhledem k tomu, že dosažení 12 bodů není sankcí ve smyslu ust. § 11 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ale jedná se o administrativní opatření, tak nelze požádat po uplynutí 6 měsíců o prominutí zbytku této sankce.

„Ode dne vrácení řidičského oprávnění podléhá řidič novému bodovému hodnocení; obecní úřad obce s rozšířenou působností ke dni vrácení řidičského oprávnění zaznamená v registru řidičů odečtení všech 12 bodů“⁵².

Odlíšná situace nastává v případě uložení trestu nebo sankce zákazu činnosti, spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel na dobu delší než jeden rok. V tom případě je řidič oprávněn požádat o vrácení řidičského oprávnění nejdříve po vykonání trestu nebo sankce zákazu činnosti.

5.4 Podání námitek proti bodovému hodnocení

Ustanovení § 123f zákona o silničním provozu upravuje obranné prostředky řidiče proti chybnému záznamu při přidělení bodů. Svoji roli v tomto případě hraje lidský faktor, kdy může dojít k nesprávnému záznamu do registru řidičů.

V takovém případě, nesouhlasí-li řidič s provedeným záznamem bodů v registru řidičů, má právo podat proti provedení záznamu písemně námitky příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností.

„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

⁵¹ ust. § 123d., odst. 1, zákona o silničním provozu.

⁵² ust. § 123d., odst. 4, zákona o silničním provozu.

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 potvrdí⁵³.

V praxi jde o to, že podáním námity proti provedenému záznamu, kterým bylo dosaženo 12 bodů, se přerušuje běh lhůt stanovených v § 123c odst. 3 ode dne doručení námitek příslušnému obecnímu úřadu do dne, v němž rozhodnutí podle odstavce 3 nabude právní moci a zahajuje se správní řízení.

V první řadě je provedena kontrola všech záznamů na základě došlých oznámení o uložení pokuty v blokovém řízení od orgánů Policie České republiky nebo obecní policie, pravomocných rozhodnutí od jiných správních orgánů nebo rozsudků soudů. Pokud příslušný správní orgán dojde k závěru, že byly body řidiči do jeho evidenční karty zaznamenány neoprávněně, nejpozději do deseti pracovních dnů ode dne, kdy mu byly námitky doručeny, provede opravu záznamu a řidiče o tomto neprodleně písemně vyrozumí.

V opačném případě vyzve řidiče, který námitky podal, aby se seznámil se spisovým materiálem. Samotné řízení o námitkách je pouze řízení o tom, zda byly body zaznamenány správně podle „Přehledu jednání spočívajícího v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání“, který je přílohou k zákonu o silničním provozu.

Pokud řidič, nebo jeho zmocněnec, i přes seznámení se s jednotlivými oznámeními dále nesouhlasí s provedeným záznamem, odkáže správní orgán řidiče s jeho námitkami proti uložení pokuty nebo trestu na ten orgán, který pokutu nebo trest uložil, případně jeho námitky na příslušné orgány postoupí.

Z toho vyplývá, že změna bodového záznamu může být provedena pouze na základě pravomocného zrušení rozhodnutí nebo blokové pokuty, popřípadě na základě změny právní kvalifikace přestupku nebo trestného činu. O tomhle však nerozhoduje správní orgán, který rozhoduje v řízení o námitkách, ale orgán, který pokutu uložil, případně jeho nadřízený orgán.

„Správní orgán rozhodující v řízení o námitkách proti provedenému záznamu bodů v registru řidičů (§ 123f zákona č. 361/2000 Sb., zákon o silničním provozu) je oprávněn zkoumat pouze to, zda existuje způsobilý podklad pro záznam (tj. pravomocné rozhodnutí příslušného orgánu veřejné správy či soudu ve smyslu § 123b odst. 1 a 2 citovaného zákona), zda záznam v registru řidičů byl proveden zcela v souladu s tímto způsobilým podkladem

⁵³ ust. § 123f, zákona o silničním provozu.

a zda počet připsaných bodů odpovídá v příloze k citovanému zákonu obsaženému bodovému hodnocení jednání. Správní orgán však v tomto řízení zásadně nepřezkoumává správnost a zákonnost aktů orgánů veřejné moci, na základě kterých byl záznam proveden, neboť na tyto akty je třeba nahlížet jako na správné a zákonné, a to až do okamžiku než je příslušný orgán veřejné moci zákonem předvídaným postupem prohlásí za nezákonné a zruší je (zásada presumpce správnosti aktů orgánů veřejné moci)“⁵⁴.

Poté správní orgán rozhodnutím námitky zamítne jako neodůvodněné a původní záznam bodů potvrdí. Řidičské oprávnění pozbývá řidič po nabytí právní moci tohoto rozhodnutí na 12 měsíců. Proti tomuto rozhodnutí se může do patnácti dnů odvolat k nadřízenému správnímu orgánu, který buď rozhodnutí potvrdí, anebo jej vrátí k novému projednání.

Spousta řidičů netuší, že za uloženou pokutu mohou rovněž získat body. Také neví, že pokud je ve správním řízení použit institut společného řízení podle zákona o přestupcích⁵⁵, a v tomto řízení rozhodne správní orgán jedním rozhodnutím o několika bodově hodnocených přestupcích, tak se záznam bodů do registru provádí za každý jednotlivý přestupek zvlášť. Stávají se zejména případy, kdy např. řidič poruší při jízdě s vozidlem v několika dnech bezpečnostní přestávky, a tyhle přestupky jsou poté projednány ve zmíněném společném řízení. Řidič dostane uloženou pouze jednu pokutu, ale netuší, že za každý z přestupků mu budou připsány body zvlášť, neboť se jedná o opakované jednání v jiný den a čas. I tímto způsobem přicházejí řidiči o svá řidičská oprávnění.

⁵⁴ Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 06.08.2009, čj. 9 As 96/2008 - 44

⁵⁵ ust. § 57, zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích.

6 VÝVOJ BODOVANÝCH ŘIDIČŮ NA ÚZEMÍ ČR

Současný systém bodového hodnocení byl v ČR zaveden 1. července 2006 zákonem č. 411/2005 Sb., který novelizoval zákon o silničním provozu.

Tato kapitola přináší přehled, jak si řidiči v České republice vedou v dodržování dopravních předpisů neboli zda dostávají trestné body. Kapitola je rozdělena na několik částí a obsahuje přehled bodovaných řidičů za celou Českou republiku i v členění podle jednotlivých krajů. V kapitole zjistíme i vývoj počtu bodovaných přestupků a trestných činů.

6.1 Vývoj všech bodovaných řidičů s 1 – 12 body

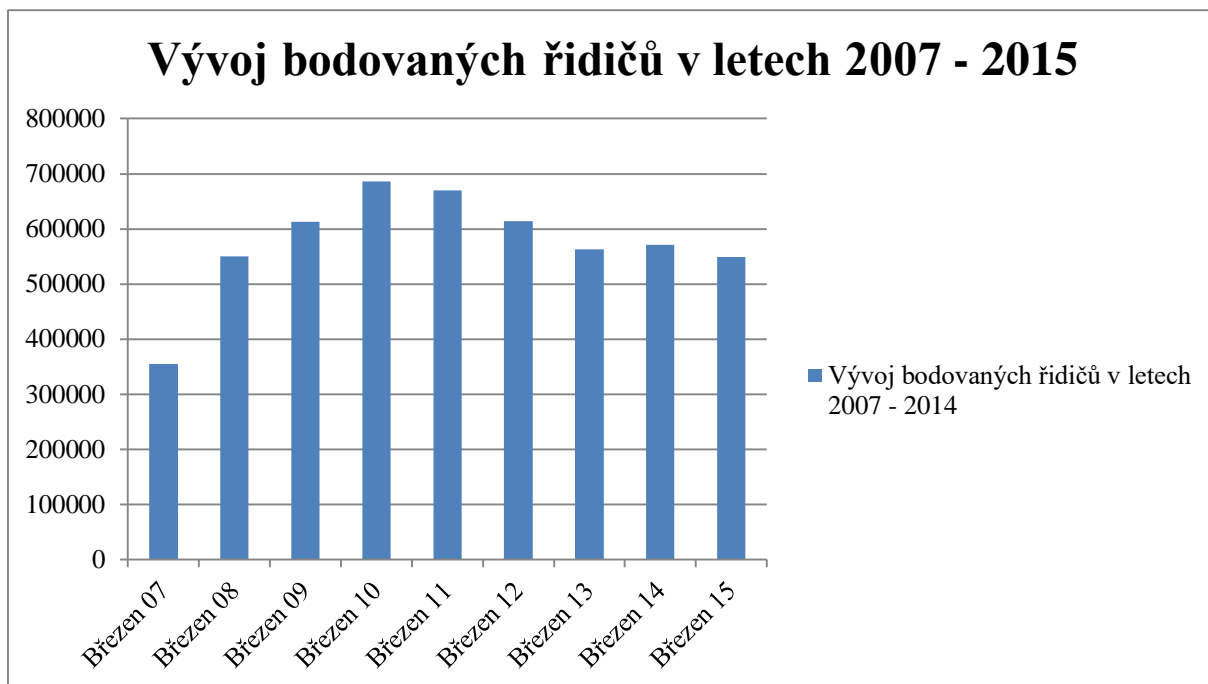
Obecními úřady obcí s rozšířenou působností bylo k 31. 3. 2015 v centrálním registru řidičů evidováno 548 713 evidovaných řidičů, kteří se dopustili přestupku nebo trestného činu započítávaného do bodového hodnocení řidiče⁵⁶. Každý z těchto řidičů má na svém kontě alespoň jeden trestný bod. Tohle množství odpovídá 8,22 % všech registrovaných řidičů (každý 12. řidič je bodovaný).

Graf 1 ukazuje vývoj všech evidovaných řidičů od zavedení bodového hodnocení, kteří se dopustili přestupku nebo trestného činu započítávaného do bodového hodnocení řidiče, vždy k březnu konkrétního roku. Vývoj počtu bodovaných řidičů vykazuje ve sledovaném období (březen 2007 – březen 2015) rostoucí tendenci až do března 2010. Poté již počet bodovaných řidičů začal postupně klesat až na nejnižší hodnotu (548 713) v březnu 2015.

Největší počet bodovaných řidičů (skutečný počet) tvoří muži ve věku 41 let a ženy ve věku 40 let⁵⁷.

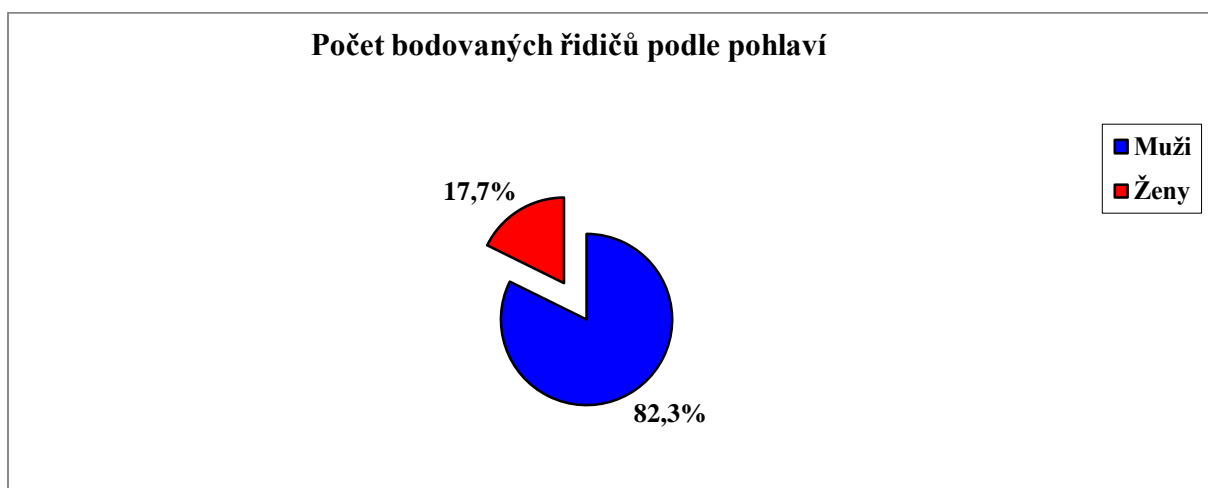
⁵⁶ Informace o stavu bodového systému v České republice. *Ministerstvo dopravy*. [obrázek]. Březen 2015 [cit. 2015-07-27]. Dostupné z: http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/8BB0A1F0-FC62-4907-A3B1-DF238F86CF44/0/1503_BR.pdf

⁵⁷ Zdroj dat: Statistiky k bodovému hodnocení. *Ministerstvo dopravy*. [online]. © 2006 [cit. 2015-08-18]. Dostupné z: http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridicске_prukazy_Autoskoly/Statistiky/sbh.htm.



Graf 1 - Vývoj bodovaných řidičů v letech 2007-2015⁵⁸

Zajímavé je srovnání bodovaných řidičů podle pohlaví. Poměr všech registrovaných řidičů podle pohlaví je za dobu platnosti bodového systému ustálený. Tvoří ho cca 55,9 % mužů a 44,1 % žen. Zato poměr bodovaných mužů a žen je od poměru všech řidičů významně odlišný. Tvoří ho 82,3 % mužů a 17,7 % žen, jak nám ukazuje Graf 2.



Graf 2 - Počet bodovaných řidičů podle pohlaví⁵⁹

⁵⁸ Zdroj dat: Statistiky k bodovému hodnocení. Ministerstvo dopravy. [online]. © 2006 [cit. 2015-08-18]. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridicске_prukazy_Autoskoly/Statistiky/sbh.htm.

⁵⁹ tentýž

Důvodů, proč je mezi bodovanými muži a ženami tak obrovský rozdíl, může být několik. Obecně platí, že:

- ženy v první řadě riskují méně, než muži, jsou opatrnější, řídí uvážlivěji,
- ženy také méně bourají (mluvíme o těžkých nehodách),
- řidičky se také snadněji a lépe učí,
- ve vyšším věku přestávají v mnoha případech řídit, ale řidičský průkaz si nechávají,
- a také vyjíždí na silnice méně často, než muži.

"Evropská rada pro bezpečnost silničního provozu uvádí, že pokud by všichni ve svých konkrétních zemích užívali silnice tak bezpečně jako ženy, poklesla by úroveň mortality dopravních nehod na hodnotu o přibližně 20 procent nižší, než v průměru činí u Švédska, Velké Británie a Nizozemska, což jsou státy s nejpříznivějšími statistikami dopravních nehod," vysvětluje Roman Budský⁶⁰.

6.2 Vývoj řidičů s 12 body

K 31. 3. 2015 byla Ministerstvem dopravy vydána poslední statistika ohledně bodovaných řidičů. Celkem bylo k tomuto datu evidováno 38 898 dvanáctibodových řidičů, což je 7,09 % bodovaných řidičů.⁶¹

Pod pojmem „dvanáctibodový řidič“ nebo „vybodovaný řidič“ je myšlen řidič, který přišel o řidičské oprávnění v důsledku dosažení 12 bodů v rámci bodového systému řidičů.

Můžeme konstatovat, že se nenaplnily vize o brzkém „vybodování“ velké části řidičů. Řidiči, kteří přišli o oprávnění v důsledku získání 12 bodů, tvoří cca 0,026 % registrovaných držitelů oprávnění⁶².

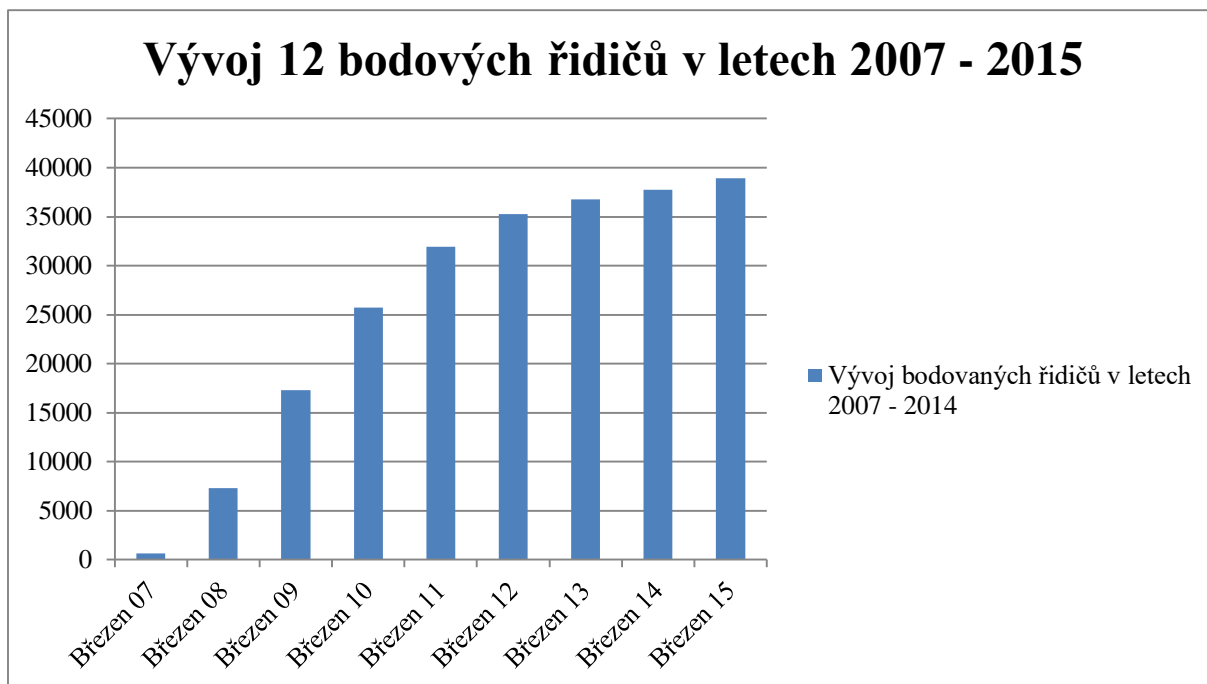
Nejvíce řidičů – mužů, kteří mají na svém kontě 12 bodů, je ve věku 28 let. Nejvíce žen s 12 body je evidováno ve věku 30 let⁶³.

⁶⁰ DVOŘÁK, František. Muži bourají v Česku čtyřikrát víc než ženy. *Auto.iDNES.cz* [online]. 2014, 2014 [cit. 2015-10-08]. Dostupné z: http://auto.idnes.cz/muzi-ridi-hur-nez-zeny-06v-/automoto.aspx?c=A140113_163359_automoto_fdv

⁶¹ Zdroj dat: Statistiky k bodovému hodnocení. Ministerstvo dopravy. [online]. © 2006 [cit. 2015-08-18]. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridicske_prukazy_Autoskoly/Statistiky/sbh.htm

⁶² tentýž

⁶³ tentýž



Graf 3 - Vývoj 12 bodových řidičů v letech 2007-2015⁶⁴

Celkový počet řidičů s dosaženými 12 trestnými body ukazuje výše uvedený Graf 3. Již od počátku je patrná jeho rostoucí tendence. Těžko můžeme odhadnout, kdy nebo zda vůbec se tento vývoj zlomí a řidičů, kteří dosáhli 12 bodů, začne ubývat. Jelikož tyto osoby mohou po roce požádat o vrácení řidičského oprávnění, a protože není prozatím nijak ošetřeno opětovné vybodování, tak je vyřazení těchto řidičů z provozu na pozemních komunikacích pouze dočasné.

6.3 Vývoj počtu evidovaných přestupků a trestných činů

Od začátku platnosti bodového systému v České republice (tj. od 1. 7. 2006) bylo řidičům evidováno celkem 5 418 720 přestupků a trestných činů. Vývoj počtu těchto bodovaných přestupků a trestných činů nám ukazuje Graf 4.

V České republice jsou body udělovány řidičům za přestupky a trestné činy, které jsou zakotveny v těchto zákonech:

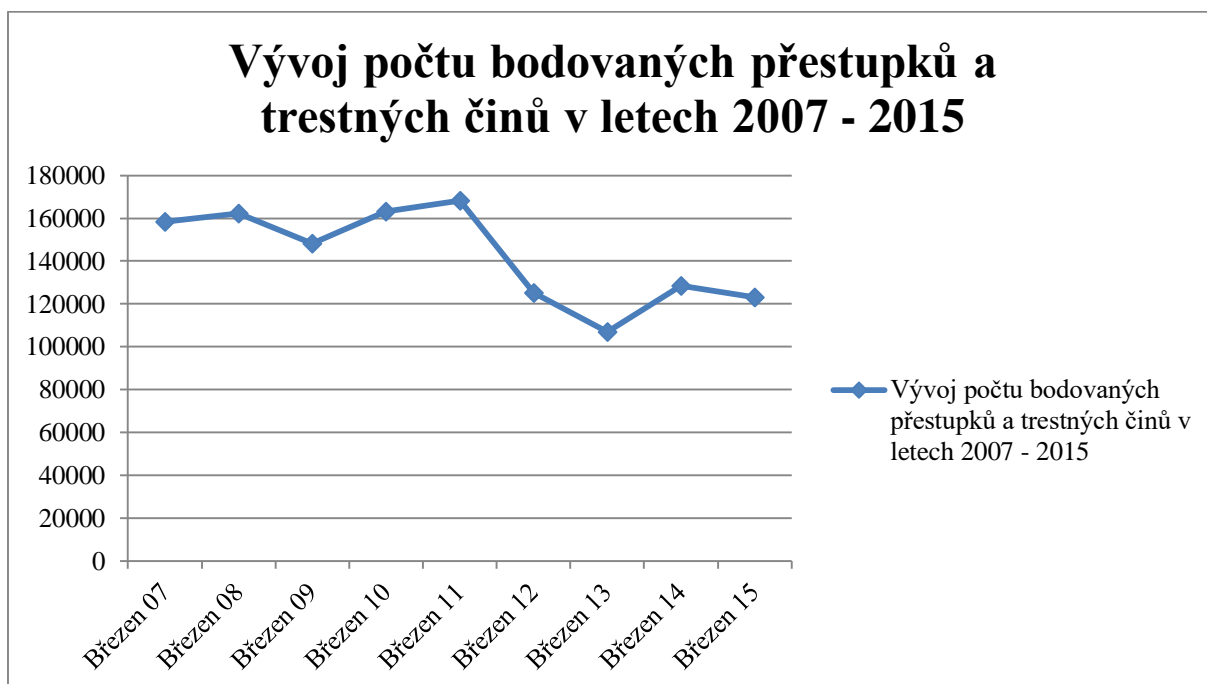
- zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů, (popř. zákon č. 140/1961 Sb., trestní zákon, ve znění pozdějších předpisů);

⁶⁴ Zdroj dat: Statistiky k bodovému hodnocení. Ministerstvo dopravy. [online]. © 2006 [cit. 2015-08-18]. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridicске_prukazy_Autoskoly/Statistiky/sbh.htm.

- zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Ministerstvo dopravy pravidelně na svých stránkách⁶⁵ předkládá seznam nejčastějších přestupků a trestných činů, kterých se řidiči dopouštějí a za které jsou jim evidovány body. Zásadní změny ve struktuře bodovaných přestupků a trestných činů nastaly 1. 8. 2011, kdy v platnost vstoupil zákon č. 133/2011, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Zrušilo se ohodnocení jedním a šesti body a došlo k úpravě zařazení některých jednání v rámci bodových kategorií. Přes polovinu evidovaných bodovaných jednání v současné době tvoří:

- překročení rychlosti v obci o méně než 20 km/h (ale více než 5 km/h),
- nepřipoutání bezpečnostním pásem nebo neuzítí ochranné přilby,
- používání mobilního telefonu.



Graf 4 - Vývoj počtu bodovaných přestupků a trestných činů v letech 2007-2015⁶⁶

⁶⁵ Statistiky k bodovému hodnocení. Ministerstvo dopravy. [online]. © 2006 [cit. 2015-09-08]. Dostupné z: http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridiciske_prukazy_Autoskoly/Statistiky/sbh.htm.

⁶⁶ Zdroj dat: Statistiky k bodovému hodnocení. Ministerstvo dopravy. [online]. © 2006 [cit. 2015-08-24]. Dostupné z: http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridiciske_prukazy_Autoskoly/Statistiky/sbh.htm.

6.4 Vývoj počtu bodově hodnocených řidičů podle krajů

ČR je rozdělena na 14 samosprávných krajů. Pro přehled bodovaných řidičů v jednotlivých krajích byla vytvořena následující Tabulka 1, a využity zveřejněné údaje všech bodovaných řidičů a z nich dopočítané procentuální přepočty na celkový počet registrovaných řidičů.

| ORP (kraj) | Březen 2007 | Březen 2008 | Březen 2009 | Březen 2010 | Březen 2011 | Březen 2012 | Březen 2013 | Březen 2014 | Březen 2015 |
|----------------------|--------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Hlavní město Praha | 48 161* 5,60%** | 83 619 10,14% | 82 023 9,78% | 83 848 9,86% | 82 659 9,58% | 79 706 9,51% | 69 294 8,24% | 63 317 7,49% | 59 167 6,96% |
| Jihočeský kraj | 19 427 4,56% | 29 735 7,39% | 37 627 9,16% | 42 463 10,19% | 40 337 9,57% | 38 103 9,12% | 33 159 7,89% | 33 607 7,95% | 33 210 7,83% |
| Jihomoravský kraj | 44 127 6,09% | 65 773 9,66% | 74 873 10,80% | 90 311 12,79% | 85 012 11,84% | 71 320 10,02% | 63 988 8,91% | 62 579 8,65% | 59 230 8,13% |
| Karlovarský kraj | 13 276 7,05% | 18 414 10,30% | 22 411 12,35% | 26 127 14,19% | 25 542 13,77% | 21 580 11,79% | 18 800 10,23% | 17 442 9,48% | 16 979 9,20% |
| Královéhradecký kraj | 18 522 5,11% | 29 264 8,49% | 32 825 9,35% | 38 715 10,90% | 33 558 9,34% | 27 780 7,81% | 27 665 7,75% | 30 382 8,48% | 28 077 7,82% |
| Liberecký kraj | 10 976 4,06% | 19 949 7,88% | 24 693 9,56% | 27 556 10,48% | 25 211 9,45% | 23 941 9,06% | 24 567 9,24% | 25 515 9,55% | 24 423 9,11% |
| Moravskoslezský kraj | 43 496 5,86% | 60 342 8,68% | 56 629 8,00% | 68 320 9,51% | 66 067 9,12% | 59 164 8,25% | 55 981 7,77% | 58 893 8,14% | 58 575 8,09% |
| Olomoucký kraj | 19 912 5,05% | 30 263 8,19% | 32 131 8,52% | 38 726 10,10% | 38 456 9,90% | 34 612 9,03% | 30 804 7,98% | 30 804 7,94% | 29 635 7,61% |
| Pardubický kraj | 12 781 3,89% | 22 134 7,12% | 25 815 8,15% | 27 400 8,52% | 25 000 7,67% | 24 293 7,52% | 24 356 7,49% | 25 874 7,91% | 25 004 7,62% |
| Plzeňský kraj | 18 500 4,75% | 26 212 7,20% | 31 902 8,60% | 35 382 9,39% | 35 055 9,19% | 33 926 8,99% | 34 089 8,98% | 34 830 9,14% | 34 295 8,95% |
| Středočeský kraj | 38 531 4,91% | 62 572 8,44% | 70 476 9,26% | 73 995 9,50% | 80 492 10,07% | 82 596 10,23% | 75 881 9,26% | 78 160 9,42% | 74 113 8,83% |
| Ústecký kraj | 33 759 6,94% | 50 374 10,94% | 56 632 12,01% | 59 902 12,49% | 60 223 12,39% | 53 901 11,19% | 50 666 10,45% | 53 618 11,01% | 53 062 10,86% |
| Vysočina | 14 114 4,15% | 21 073 6,63% | 25 708 7,96% | 30 478 9,31% | 31 537 9,54% | 28 698 8,72% | 23 906 7,22% | 25 454 7,65% | 25 463 7,62% |
| Zlínský kraj | 19 826 5,31% | 30 734 8,75% | 39 371 11,00% | 42 678 11,77% | 40 841 11,11% | 34 755 9,53% | 29 973 8,16% | 31 074 8,41% | 27 480 7,41% |

Tabulka 1 - Přehled počtu bodovaných řidičů podle jednotlivých krajů⁶⁷

* bodovaných řidičů

** bodovaných řidičů/celkový počet řidičů

Při přepočtu na registrované řidiče je z tabulky zřejmé, že nejvyšší podíl bodovaných řidičů převažuje v posledních letech v Ústeckém kraji (od roku 2013-dosud). Ústecko představuje oblast s nejvyšším automobilovým provozem, proto zde řidiči zřejmě nasbírají nejvíce bodů. Oproti tomu se řidiči z Karlovarského kraje, kteří byli také často v „červených číslech“ v posledních letech mírně zlepšili (od roku 2013-dosud).

Nejslušnější řidiči jsou dlouhodobě naopak v Pardubickém kraji, následovaném krajem Vysočina. V posledních letech se mezi nejslušnější řidiče, co se týká bodového hodnocení, zařadili i ti z Prahy (konkrétně v roce 2014 a 2015).

⁶⁷ Zdroj dat: Statistiky k bodovému hodnocení. Ministerstvo dopravy. [online]. © 2006 [cit. 2015-09-08]. Dostupné z: http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridiciske_prukazy_Autoskoly/Statistiky/sbh.htm.

7 STATISTIKA NEHODOVOSTI V SILNIČNÍ DOPRAVĚ V ČR

Počet obětí silničního provozu a závažnost zranění patří mezi nejjasnější ukazatele bezpečnosti silničního provozu. Dopravní nehody jsou v celosvětovém měřítku devátou nejčastější příčinou úmrtí, zasahující zejména mladé lidi. Podle Světové zdravotnické organizace⁶⁸ jsou nejdůležitějším nástrojem v boji s nárůstem dopravních nehod dopravní zákony, které stanovují dostatečné sankce za porušování předpisů.

Dá se říci, že na vývoj dopravní nehodovosti v ČR mají vliv i změny v dopravní výchově. Až do roku 1986 se na našich silnicích dařilo počet usmrcených snižovat. V této době patřila ČR (v rámci tehdejší ČSSR) dokonce k zemím s nejlepší úrovní dopravní nehodovosti v Evropě⁶⁹. Po roce 1986 se ovšem vývoj nehodovosti obrátil špatným směrem. Zatímco ve vyspělých evropských zemích nadále pokračoval příznivý vývoj v následcích nehodovosti, v ČR začal jejich počet prudce narůstat. Tento trend se ještě prohloubil po roce 1989 a pokračoval až do roku 1994, kdy se začala situace opět mírně zlepšovat. V současné době však ČR stále patří k zemím s nejhorší úrovní dopravní nehodovosti jak v rámci EU, tak v rámci OECD⁷⁰.

Zavedení bodového systému a další změny v zákoně o silniční dopravě měly snížit počty dopravních nehod a jejich následků včetně způsobených ekonomických škod. Zda došlo ke snížení nehodovosti a úmrtnosti po zavedení systému prezentují následující podkapitoly.

Za nehodovostí v silniční dopravě a jejími následky stojí do určité míry nejen její uživatelé a orgány zajišťující její bezpečnost, ale i stav zúčastněných vozidel či stav silnic. Důležitou součástí je i evidence dopravních nehod, která je využívána nejen pro různé statistiky, ale i pro ovlivňování a prevenci v oblasti bezpečnosti⁷¹.

Základním zdrojem statistických údajů dopravní nehodovosti na území ČR je Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky⁷². Vycházejí

⁶⁸ World Health Organization. 2009. „Global Status Report on Road Safety: Time for Action.“ Technical Report, World Health Organization, Geneva.

⁶⁹ STOJAN, Mojmir. *Škola a zdraví 21: aktuální otázky dopravní výchovy*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita ve spolupráci s MSD, 2009, 128 s. ISBN 978-80-210-5125-6. s. 77.

⁷⁰ Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj.

⁷¹ PORADA, Viktor. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000, 378 s. Vysokoškolská právníká učebnice. ISBN 80-7201-212-6.

⁷² Statistika nehodovosti. Policie České republiky. [online]. © 2015 [cit. 2015-08-18]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

z centrální elektronické databáze, do níž posílají údaje z dopravních nehod jednotlivá krajská ředitelství Policie ČR.

7.1 Statistika nehod

Dopravní nehodovost na pozemních komunikacích se v ČR (tehdy jako součásti ČSR) sleduje již od 50. let. Na počátku nebyla považována za vážný problém z důvodu nízké úrovně motorizace. Od počátku 60. let, kdy začala úroveň motorizace narůstat, se začal prudce zvyšovat i počet usmrčených osob. „*Historické maximum (1758 usmrčených do 24 hod.) bylo dosaženo v roce 1969*“⁷³. Poté, s postupem tzv. politické normalizace, následovalo dlouhodobé zlepšování situace, a to až do roku 1987. Následně se ovšem vývoj bezpečnosti silničního provozu obrátil opět negativním směrem.

Z dlouhodobého pohledu se daří udržovat trend klesajících následků dopravních nehod na životě a zdraví osob, a to i přes aktuální meziroční nárůst počtu usmrčených⁷⁴.

I přesto na našich silnicích v současné době každoročně umírá několik stovek osob a také dochází k četným těžkým i lehkým zraněním a ke značným ekonomickým škodám.

Možnosti zlepšení konkrétních rizikových oblastí bezpečnosti je zahrnuto v Národní strategii bezpečnosti silničního provozu na období 2011–2020. Většina je podobná jako v jiných evropských státech, jako např. zranitelní účastníci silničního provozu, alkohol, rychlost, apod.

„Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011 – 2020 je základním dokumentem vytvářejícím podmínky pro zásadní snížení nehodovosti na našich silnicích. Vyhodnocení prvního roku její realizace poskytuje zrcadlo reálného vývoje jejích nejzávažnějších následků. Současně je také odrazem reálných podmínek, které jsou fungováním rámcových mechanismů nastaveny a které budou působit i v dalších letech“⁷⁵.

Mezi faktory ovlivňující vývoj dopravní nehodovosti patří:

- chování všech účastníků silničního provozu,
- intenzita silničního provozu,
- klimatické podmínky,

⁷³ STOJAN, Mojmir. *Škola a zdraví 21: aktuální otázky dopravní výchovy*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita ve spolupráci s MSD, 2009, 128 s. ISBN 978-80-210-5125-6. s.n75

⁷⁴ Počet usmrčených osob v roce 2014 byl druhý nejnižší od roku 1961.

⁷⁵ MIKULÍK, J. Závěry Silniční konference 2013: Plnění Národní strategie bezpečnosti silničního provozu v roce 2012 – varovná výzva. *Silniční obzor* [online]. 2013, 2013(11) [cit. 2015-09-06]. Dostupné z: <http://www.silnicnispolecnost.cz/cs/casopisy/silnicni-obzor/aktuality/174-silnicni-obzor-11-2013/>

- technický stav a bezpečnost vozidel,
- kvalita a stav pozemních komunikací,
- činnost Policie České republiky⁷⁶.

Vláda o těchto problémech ví a již řadu let se snaží tuto nelichotivou statistiku snížit. Jedním z jejích opatření bylo i zavedení bodového systému do praxe.

Obrázek 2 zobrazuje graf vývoje počtu dopravních nehod v naší republice od roku 1980 do roku 2014. Pokud se podíváme na graf, tak můžeme zaznamenat ve vývoji jisté zlomové roky. Tyto roky jsou výsledkem zavádění různých bezpečnostních opatření. Jedná se zejména o těchto 5 opatření, která nejvíce ovlivnila danou situaci:

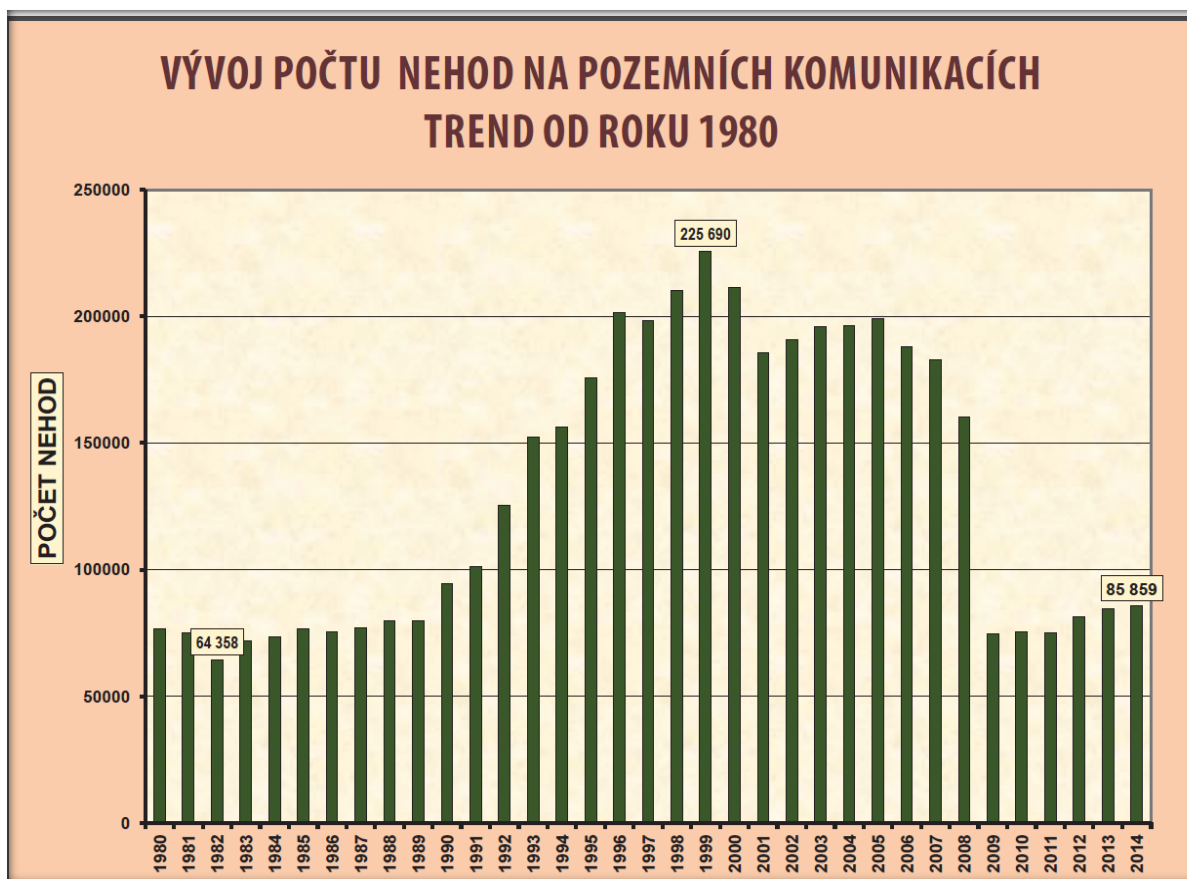
- od 1. 1. 1997 snížení nejvyšší povolené rychlosti v obcích na 50 km/hod.,
- od 1. 1. 2001 vznik a nabytí účinnosti nového zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (navýšení limitu škody pro hlášení dopravní nehody Policii ČR na 20 000,-),
- od 28. 4. 2004 zavedení Národní strategie bezpečnosti silničního provozu,
- od 1. 7. 2006 zavedení bodového hodnocení řidičů a navýšení limitu škody pro hlášení dopravní nehody na 50 000,-, povinnost celoročního svícení,
- od 1. 1. 2009 navýšení limitu škody pro hlášení dopravní nehody na 100 000,-.

Především zavedení posledního opatření, ve zvýšení limitu škody pro hlášení dopravní nehody na 100 000,- snížilo razantně pokles dopravních nehod. Proto nelze tento výrazný pokles nehodovosti přičítat zavedení bodového systému.

Co však z grafu lze vyčíst je to, že od roku 2006 až do roku 2011 nehodovost postupně klesala, poté opět začala pomalu růst. Tento pokles je tedy možné považovat za důsledek zavedení bodového systému.

O takto razantním snížení ale nemůžeme mluvit v souvislosti s počty usmrčených osob. Z tohoto důvodu budou další analýzy zaměřeny na usmrčené osoby při dopravních nehodách, a tak nejlépe vypovídají o situaci v oblasti nehodovosti a účinnosti zavádění různých bezpečnostních opatření, včetně systému bodového hodnocení řidičů.

⁷⁶ LERCH, Tomáš. ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČESKÉ REPUBLIKY. *Vývoj dopravní nehodovosti za rok 2014* [online]. 2015 [cit. 2015-07-30].



Obrázek 2 - Vývoj počtu nehod na pozemních komunikacích trend od roku 1980⁷⁷

K příčinám vzniku dopravních nehod pak plk. Lerch uvedl: „*Jako zásadní vnímáme stoupající trend nevěnování se řízení. Vlivem doby si lidé často z automobilů dělají kanceláře, nevěnují se tak plně řízení, nesledují situaci v provozu a dopravní značení a často pak v místech, kde je potřeba ubrat plyn, naopak zrychlí a při takto vzniklých dopravních nehodách se pak objevují ty nejtragičtější následky*“. Bezpečnost a plynulost silničního provozu je v první řadě závislá na vlastním chování jeho účastníků.

7.2 Statistika počtu usmrcených osob

V České republice se od roku 1980 v evidenci nehod sledují osoby, které zemřely na následky zranění utrpěných při nehodách v silničním provozu v době od 24 hod. do 30 dnů. Zavedení 30 denní doby pro sledování osob umožňuje objektivnější a ucelenější pohled

⁷⁷ Vývoj počtu nehod na pozemních komunikacích trend od roku 1980. Ředitelství služby dopravní policie policejního prezidia České republiky. [obrázek]. Květen 2015 [cit. 2015-07-30]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>.

na následky nehod zaviněných jednotlivými účastníky silničního provozu. Tato praxe je běžná ve většině zemí EU a je v souladu s doporučením Evropské hospodářské komise OSN⁷⁸.

Pro účely vedení záznamů v evidenci dopravních nehod se považuje za „*usmrcenou osobu osoba, která zemřela při dopravní nehodě nebo na následky způsobené dopravní nehodou, nejpozději však do 30 dnů po dopravní nehodě*“⁷⁹.

Česká republika bohužel v současné době patří mezi 12 zemí EU, u nichž ve srovnání s předchozím rokem vzrostl počet usmrcených. V roce 2015 jsme dosáhli nejnižšího úspěchu ve snižování úmrtí na evropských silnicích od roku 2001. Má-li být splněn závazek, že v roce 2020 bude o polovinu méně úmrtí než v roce 2010, tak je nutné mezi lety 2015 a 2020 dosáhnout téměř 8% poklesu každý rok. „*Trend snižování úmrtí při dopravních nehodách v Evropské unii se zpomalil na pouhých 0,6 % ročně – to je podle nové analýzy Evropské rady bezpečnosti dopravy (ETSC) nejhorší výsledek od roku 2001, kdy byl cíl redukce počtu usmrcených stanoven*“⁸⁰.

Podle jedné ze studií⁸¹, která zkoumala dopady zákona, kterým byl zaveden v České republice systém bodového hodnocení řidičů, bylo zjištěno, že zavedení přísnějších zákonů vede k prudkému poklesu počtu smrtelných nehod a zranění, ale jen v krátkodobém efektu změny zákona. Jedním z důvodů, proč tomu tak je, může být pokles policejní aktivity, která vynucuje jejich dodržování. Je možné, že lidé přecenili sílu dopadu nových pravidel, a to díky intenzivní mediální a politické kampani, později ale přizpůsobili svá očekávání reálným zkušenostem s dopravními postihy.

Graf 5 zobrazuje vývoj počtu usmrcených osob do 24 hodin po nehodě v letech 1980–2014. Z tohoto grafu je patrné, že počet meziročně usmrcených osob od zavedení bodového systému převážně klesá (2006–2014). Výjimkou byly roky 2007 a 2014, kdy počet usmrcených osob vzrostl oproti předchozímu roku o 167 osob (v roce 2007) a 46 osob (v roce 2014).

V grafu převažuje sestupná tendence usmrcených osob (mimo výše uvedené roky), tudíž lze říci, že se bezpečnost silničního provozu zlepšuje, což má možná za následek i zavedení bodového systému v roce 2006.

78 International comparability of statistics on road traffic injuries. United Nations Economic Commission for Europe. [online]. 6.7.2011 [cit. 2015-08-14]. Dostupné z:

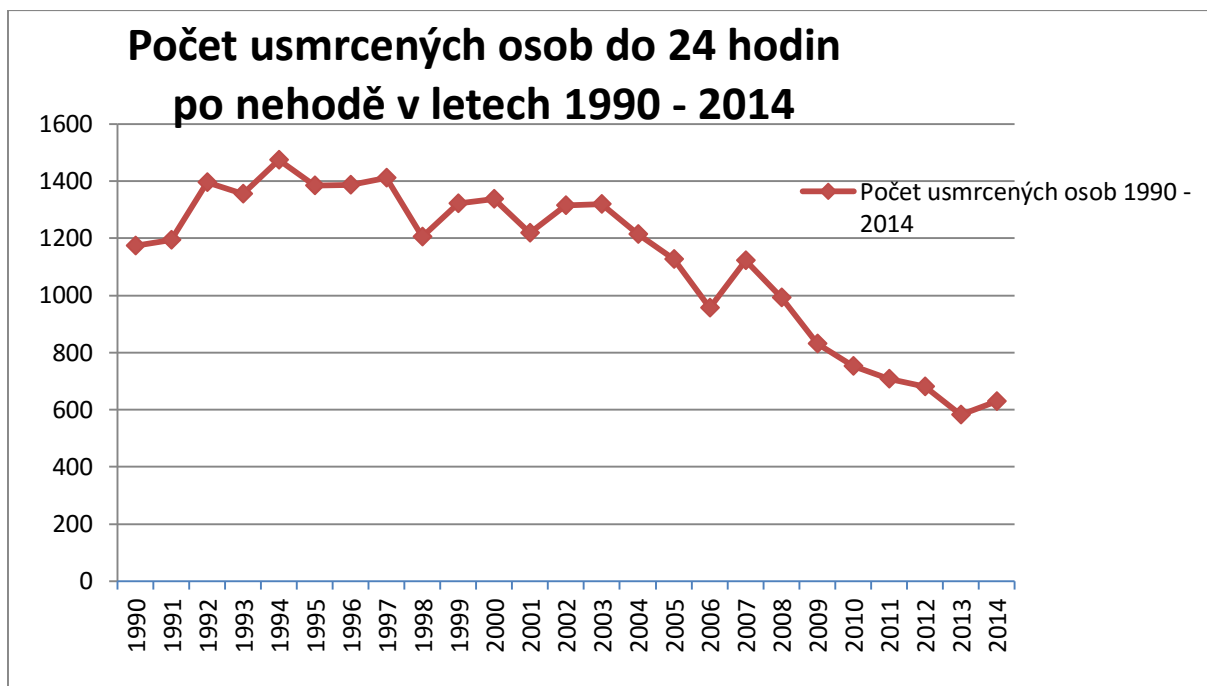
<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2011/wp6/ECE-TRANS-WP6-2011-pres04e.pdf>

79 ust. § 2, písm. b), vyhlášky č. 32/2001 Sb., o evidenci dopravních nehod.

80 9th Annual Road Safety Performance Index (PIN) Report. European Transport Safety Council. [online]. © 2014 [cit. 2015-08-20]. Dostupné z: <http://etsc.eu/9th-annual-road-safety-performance-index-pin-report/>

81 Institut pro demokracii a ekonomickou analýzu. Národohospodářský ústav Akademie věd České republiky, v. i. [online]. © 2015 [cit. 2015-08-25]. Dostupné z: http://idea.cerge-ei.cz/files/IDEA_Studie_02_2015.pdf

„Tyto údaje jsou důkazem toho, že bezpečnost silničního provozu vyžaduje soustavnou politickou podporu na nejvyšší úrovni, vytrvalé vymáhání dodržování předpisů a řízení bezpečnosti silniční sítě, stejně jako reakci na nové výzvy, jako je nárůst pěších a cyklistů a stárnoucí populace“⁸².



Graf 5 - Počet usmrcených osob do 24 hodin po nehodě v letech 1990-2014⁸³

⁸² Vyjádření Antonia Avenosa, výkonného ředitele ETSC (European Transport Safety Council - Evropská rada bezpečnosti dopravy).

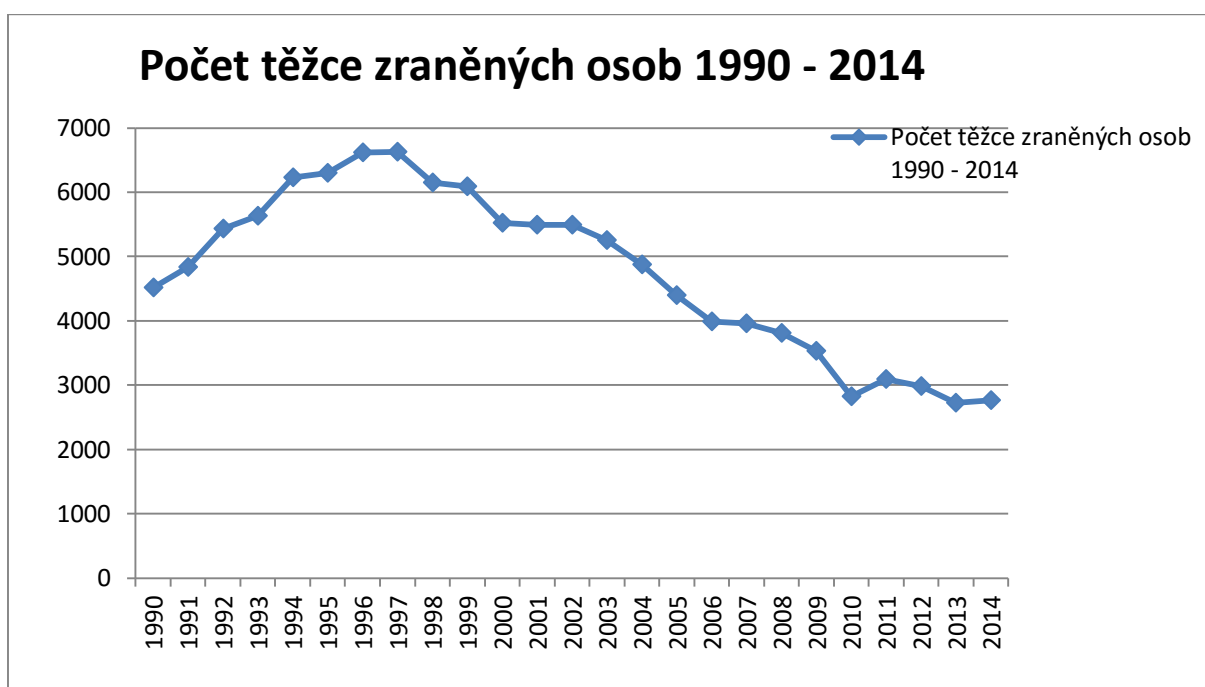
⁸³ Zdroj dat: Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice. Ředitelství služby dopravní policie policejního prezidia České republiky. [graf]. Květen 2015 [cit. 2015-08-17]. <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

7.3 Statistika počtu těžce a lehce zraněných osob

Pro účely vedení záznamů v evidenci dopravních nehod se považuje za „*těžké zranění těžká újma na zdraví podle zvláštního zákona*“⁸⁴.

Graf 6 znázorňuje vývoje počtu těžce zraněných osob při dopravních nehodách v jednotlivých letech. Je z něj patrné, že počet těžce zraněných osob dlouhodobě klesá. V období let 2007–2010 velmi výrazně. Protože v grafu převažuje od roku 2007 sestupná tendence těžce zraněných osob, lze říci, že se bezpečnost silničního provozu zlepšuje, což má zřejmě za následek i zavedení bodového systému v roce 2006.

V roce 2011 byl mírný nárůst počtu těžce zraněných osob o 269 osob, a poté již počty těžce zraněných osob dále klesaly až do roku 2014.



Graf 6 - Počet těžce zraněných osob 1990-2014⁸⁵

Pro účely vedení záznamů v evidenci dopravních nehod se považuje za „*lehké zranění jiné než těžké zranění, a to i tehdy, nedojde-li k pracovní neschopnosti*“⁸⁶.

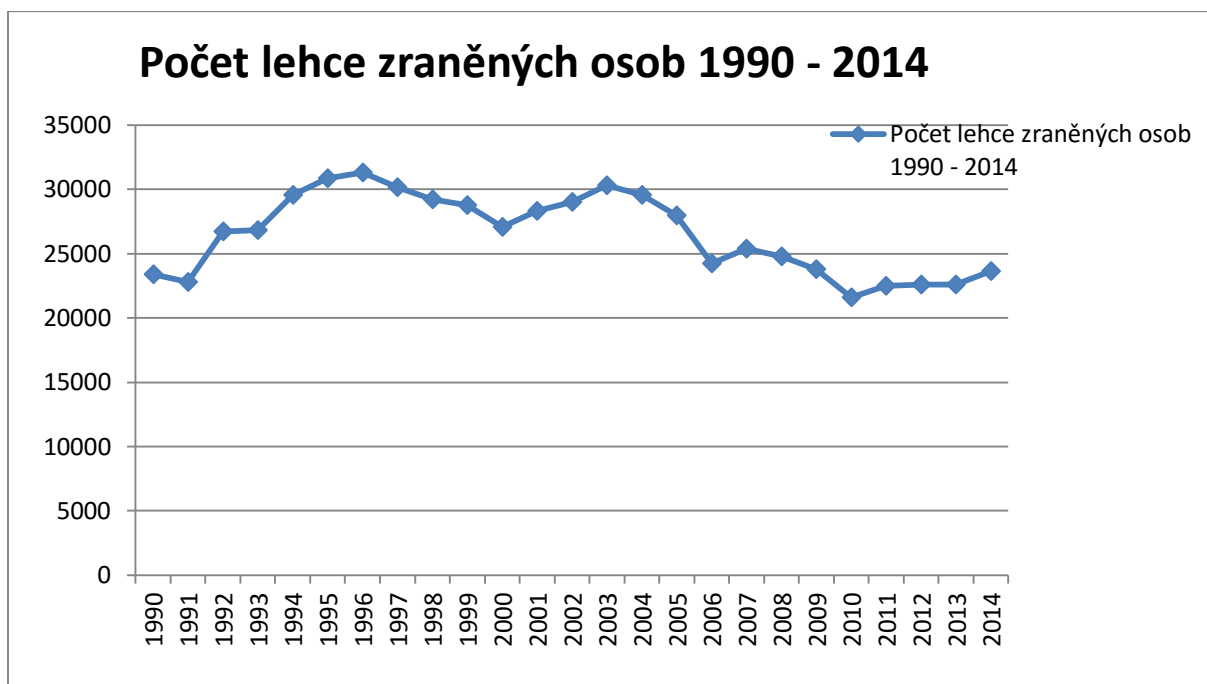
84 ust. § 2, písm. c), vyhlášky č. 32/2001 Sb., o evidenci dopravních nehod.

85 Zdroj dat: Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice. Ředitelství služby dopravní policie policejního prezidia České republiky. [graf]. Květen 2015 [cit. 2015-08-17].

<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

86 ust. § 2, písm. d), vyhlášky č. 32/2001 Sb., o evidenci dopravních nehod.

Graf 7 zobrazuje vývoj počtu lehce zraněných osob při dopravních nehodách. Tento graf již tak jednoznačný není, jelikož v letech 2007, 2011, 2012 a 2014 došlo k mírnému nárůstu počtu lehce zraněných osob oproti předchozímu roku, tudíž nelze jednoznačně říci, že mělo zavedení bodového systému vliv na snížení počtu lehce zraněných osob při dopravních nehodách.



Graf 7 - Počet lehce zraněných osob 1990-2014⁸⁷

Z uvedených grafů je patrné, že se bezpečnost silničního provozu stále zvyšuje. Pozitivní je zejména to, že se stále snižují počty usmrcených osob při dopravních nehodách. Lze tedy říci, že zavádění bezpečnostních opatření mají pozitivní vliv na zlepšení situace na našich silnicích. Nelze však jednoznačně říci, že k výrazným změnám došlo pouze v důsledku zavedení bodového systému v polovině roku 2006.

Na tento sestupný trend má také vliv zvyšování bezpečnosti vozidel, obnova a stáří vozového parku, změny v limitech škody pro nahlášení dopravní nehody a další opatření vedoucí ke zlepšování bezpečnosti silničního provozu.

⁸⁷ Zdroj dat: Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice. Ředitelství služby dopravní policie policejního prezidia České republiky. [graf]. Květen 2015 [cit. 2015-08-17]. <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>

8 DOPRAVNÍ VÝCHOVA

„K výchově patří i příklad.“⁸⁸

Dopravní výchova se jeví jako nejlepší nástroj prevence dopravní nehodovosti. Nejvýznamnějšími částmi by měla být jednak od útlého věku specifická forma rodinné výchovy a také institucionální forma realizovaná v různých školských zařízeních, s níž se obyvatelstvo setká v mladším, starším školním věku, pubertálním i adolescenčním.

Počet zraněných nebo usmrcených účastníků silničního provozu je chápán jako jeden z nejzávažnějších problémů bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. *„Chodci a cyklisté, nejzranitelnější účastníci silničního provozu, tvoří 30 % obětí v silničním provozu a tento podíl se nedaří snižovat“⁸⁹.*

Problematiku dopravní nehodovosti a následků, které vyplývají z dopravních nehod, se České republiky stále nedaří dát do evropského kontextu, tj. snížit počet dopravních nehod a úmrtí, dle závazku České republiky.

„Při přijetí politiky dopravní bezpečnosti Evropské unie v roce 2004 se Česká republika zavázala snížit počet dopravních nehod z roku 2002 na polovinu do roku 2010“⁹⁰. Bohužel se tento cíl nepodařilo České republice dosáhnout. Při porovnání se zeměmi EU jsme dokonce klesli v roce 2012 na 21. místo v počtu usmrcených na milión obyvatel.

V oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu patří dopravní výchova v České republice mezi dlouhodobé klíčové aktivity mnoha institucí. Zvýšení ochrany dětí na úseku pozemních komunikací je jednou z hlavních priorit dopravní politiky Ministerstva dopravy ČR a je jí věnována speciální pozornost, stejně tak tomu je i u dalších subjektů včetně nevládních organizací. Povinnost provádět prevenci v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích je zároveň Ministerstvu dopravy ČR uložena i v zákoně o silničním provozu⁹¹.

Ministerstvo dopravy zajistilo zahájení dopravní výchovy od rodiny pro mateřské, základní a střední školy. Od září roku 2013 povinně vstoupila prostřednictvím vzdělávacích programů do výuky na všech základních školách v ČR, a to na prvním i druhém stupni. Je třeba

⁸⁸ Johannes Robert Becher citáty. *Citáty slavných osobností*. [online]. © 2016 [cit. 2016-03-09]. Dostupné z: <http://citaty.net/>

⁸⁹ AUTORŮ, kolektiv. Podklady k výuce témat dopravní výchovy v základních školách. *Metodický portál: Články* [online]. 28. 08. 2012, [cit. 2015-08-05]. Dostupný z WWW: <<http://clanky.rvp.cz/clanek/c/Z/16447/PODKLADY-K-VYUCE-TEMAT-DOPRAVNI-VYCHOVY-V-ZAKLADNICH-SKOLACH.html>>. ISSN 1802-4785.

⁹⁰ Mgr. Zuzana Strnadová. Dopravní výchova jako celoživotní proces. *Centrum dopravního výzkumu*. [online]. 9.1.2015 [cit. 2015-08-28]. Dostupné z: <http://www.czrso.cz/clanky/dopravni-vychova-jako-celozivotni-proces/>

⁹¹ ust. § 124 odst. 2, písm. h), *zákona o silničním provozu*.

si uvědomit, že žáci základních škol jsou již účastníky silničního provozu a také i budoucími řidiči a právě u nich je důležité začít s možnou nápravou chování a návyků celé společnosti. Proto je v základních školách efektivní realizace témat, která se týkají prevence bezpečnosti v silničním provozu obzvláště významná.

Na všech stupních škol došlo také k rozvoji a podpoře nových forem dopravní výchovy v rámci školních vzdělávacích programů. Dopravní výchovu mohou školy zařadit do různých předmětů, jako např. prvouky, nauky o světě, výchovy ke zdraví, rodinné výchovy atd. „*Témata dopravní výchovy jsou zpracována v Rámcovém vzdělávacím programu pro základní vzdělávání (RVP ZV)*“⁹². Návrhy cílů, dílčích výstupů a učiva jsou pouze doporučené, je proto na každé škole, jak návrh využije pro úpravu svého ŠVP, pro plánování výuky a pro zajištění výsledků vzdělávání.

Dále byly zajištěny mediální kampaně, které se zaměřují na zvýšenou ochranu dětí, což spočívá ve vydávání příruček určených pro rodiče dětí a zajištění jejich distribuce do škol a zdravotnických zařízení.

V neposlední řadě je třeba zmínit některé výchovné programy a projekty zaměřené na všechny účastníky silničního provozu. Jedná se o celostátní kampaně typu: „*Nemyslíš. Zaplatíš!*“⁹³, „*Chraňme naše děti*“⁹⁴, „*Domluvme se!*“⁹⁵ atd. Např. v Norsku proběhla účinná kampaň pro mladé spolujezdce („*Vyjáďři se!*“⁹⁶), kdy cílovou skupinou byli mladí lidé ve věku od 16 do 19 let, kteří o víkendech, večer, v noci jezdili v autech jako spolujezdci. Kampaň je povzbuzovala k tomu, aby se ozvali v případech, kdy řidič nejede bezpečně (pod vlivem alkoholu, drog, příliš rychle atd.). Účelem bylo podporovat mladé lidi kladným postojem k tomu, aby se vyjádřili, případně kontrolovat a postihovat ty, které kampaň neovlivnila.

Dopravní výchova má v českých zemích dlouholetou tradici už od roku 1935⁹⁷.

Dopravní výchova je zaměřena na předávání jednak teoretických, ale i praktických dovedností dětí. Pokud je dopravní výchova pojatá kvalitně, hraje významnou roli při budování

⁹² Dopravní výchova. Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy. [online]. © 2013 – 2015 [cit. 2015-08-11]. Dostupné z: <http://www.msmt.cz/vzdelavani/zakladni-vzdelavani/podklady-k-vyuce-temat-dopravni-vychovy-v-zakladnich-skolach>.

⁹³ Největší celostátní kampaň Ministerstva dopravy zaměřená na věkovou skupinu řidičů do 25 let a nejčastější příčiny jejich dopravních nehod.

⁹⁴ Kampaň zaměřená na problematiku bezpečnosti těch nejmenších dětí v silničním provozu.

⁹⁵ Kampaň zaměřená na mladé řidiče a proti jízdě pod vlivem alkoholu.

⁹⁶ PÅL ULLEBERG OG PETER CHRISTENSEN. Virker "Sei ifrå!" filosofien?: utvikling i antall skadde og drepte ungdommer i bil i Hordaland og Sogn og Fjordane. Oslo: Transportøkonomisk institutt, 2007. ISBN 82-480-0734-0.

⁹⁷ STOJAN, Mojmir. Škola a zdraví 21: school and health 21 : problematika dopravní výchovy na ZŠ a SŠ v etapě řešení 2009 = the issue of road safety education in elementary and secondary schools in the stage of solving 2009. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2009, 1 CD-ROM. ISBN 978-80-210-5108-9.

hodnotového žebříčku dětí, zásadně ovlivňuje postoje všech budoucích účastníků silničního provozu a také formuje zásadní postoje nastupující generace v oblasti sociálních vztahů. Dopravní výchova by také měla mít vliv, vzhledem k tomu, že se s ní děti setkávají už v předškolním věku, na chování těchto dětí jako účastníků silničního provozu poté, co získají řídičské oprávnění.

8.1 Předškolní děti

Výchova v mateřské škole je pro dítě, hned po výchově v rodině, nejdůležitější pro rozvoj vědomostí, dovedností, návyků a znalostí. Proto je také zapotřebí nenásilně včlenit dopravní výchovu do každodenní činnosti již od raného věku dítěte. Stejně, jako je součástí každodenního života dětí pohyb v dopravním prostředí, tak má být i stejnou samozřejmostí preventivní výchova.

Dopravní výchova v mateřské škole není o výuce dopravních značek, ale především o cíleném rozvoji všech smyslů, které dítě při pohybu venku potřebuje. Pokud děti naučíme, že musí i při hrách respektovat kamarády, dodržovat pravidla her, tak rozvíjíme jejich životní postoje, které budou moci uplatnit i při dalším pohybu v dopravním prostředí.

Předškolní vzdělávání je určeno pro děti od 2 do 7 let, resp. do věku, než nastoupí povinnou školní docházku.

Cílem dopravní výchovy pro děti předškolního věku je získání specifických dovedností, jak se umět orientovat a bezpečně reagovat v dopravní situaci a naučit se používat základní pravidla silničního provozu přiměřené věku.

„Dopravní výchova pro mateřské školy je členěna do čtyř ročních období. Roční období jsou nosným základem v práci s dětmi v mateřské škole a odvíjí se od nich většina činností. Dítě se zde objevuje v roli chodce, cyklisty a cestujícího v dopravním prostředku“⁹⁸.

Aktivity jsou zaměřené zejména na témata z dopravní výchovy, ale i na procvičení základních barev, geometrických tvarů a pravolevé orientace. Ke každé pracovní aktivitě a ke každému cvičení je namluveno zadání. Pokyny a případná řešení úkolů jsou zpracovány v metodických listech. Interaktivní učebnice je doplněna papírovými deskami s herním plánem a pexesem, do nichž si lze vkládat vytištěné materiály (pracovní a metodické listy). Učebnice je koncipována tak, aby přinesla důležité informace i pro rodiče, zejména v oblasti prevence

⁹⁸ Dopravní výchova pro MŠ interaktivně. BESIP. [online]. © 2012 [cit. 2015-08-11]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova/predskolni-deti/dopravni-vychova-pro-ms-interaktivne>.

úrazů dětí v dopravě. Je vhodná nejen pro práci v MŠ, ale i doma. Proto je dostupná nejen školám, ale i jednotlivcům.

Cílem bylo vytvořit podpůrné materiály pro učitele a zároveň aktivity pro děti. Obsahy dopravní výchovy pro mateřské školy jsou vytvořeny tak, aby byly poučné a zároveň zábavné a poutavé.

Program „Dítě a doprava“ je zaměřen na předškolní věk dětí a pomáhá při snaze rodičů o kvalifikovanou a kompetentní dopravní výchovu. V programu jde o optimálně zacílenou přípravu dětí na bezpečnou cestu do mateřské školy.

Také existují různé motivační materiály, např. „*Metodika dopravní výchovy v předškolním věku dítěte*“⁹⁹, které slouží pro potřeby učitelů mateřských škol jako metodický materiál, podporují tvůrčí přístup k výuce a ukazují cestu výuky dopravní výchovy na školách.

8.2 1. stupeň základní školy

Neoddělitelnou a nepostradatelnou součástí výchovně-vzdělávacího obsahu 1. stupně základní školy je dopravní výchova. Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání jako metodické vodítko pro tvorbu školních vzdělávacích programů, tedy závazných plánů výchovného a vzdělávacího úsilí školy, tento fakt zdůrazňuje slovy:

„Základní vzdělávání navazuje na předškolní vzdělávání a na výchovu v rodině. Je jedinou etapou vzdělávání, kterou povinně absolvuje celá populace žáků ve dvou obsahově, organizačně a didakticky navazujících stupních.

Základní vzdělávání na 1. stupni usnadňuje svým pojetím přechod žáků z předškolního vzdělávání a rodinné péče do povinného, pravidelného a systematického vzdělávání. Je založeno na poznávání, respektování a rozvíjení individuálních potřeb, možností a zájmů každého žáka (včetně žáků se speciálními vzdělávacími potřebami). Vzdělávání svým činnostním a praktickým charakterem a uplatněním odpovídajících metod motivuje žáky k dalšímu učení, vede je k učební aktivitě a k poznání, že je možné hledat, objevovat, tvořit a nalézat vhodnou cestu řešení problémů“¹⁰⁰.

⁹⁹ Iva Provalilová. Metodika dopravní výchovy v předškolním věku dítěte. *Centrum dopravního výzkumu*, v. v. i.. [online]. © 2009 [cit. 2015-09-04]. Dostupné z: <http://www.dopravnialarm.cz/media/file/ms-metodika-dopravni-vychovy-v-predskolnim-veku-ditete.pdf>

¹⁰⁰ Aktuálně platný RVP ZV. *Národní ústav pro vzdělávání*. [online]. © 2011 – 2015 [cit. 2015-09-03]. Dostupné z: <http://www.nuv.cz/t/aktualne-platne-zneni-rvp-zv>

Smyslem začlenění dopravní výchovy do výchovně-vzdělávacího procesu na 1. stupni ZŠ je zajistit pro žáky příležitost poznat, pochopit a přijmout faktickou i etickou stránku bezpečnosti silničního provozu.

Základním cílem zařazení dopravní výchovy do výuky je získání vědomostí, dovedností a návyků v oblasti bezpečného a ohleduplného chování v silničním provozu, přijetí etických norem chování, rozvoj klíčových kompetencí žáka s důrazem na rozvoj komunikace, sounáležitosti, úcty ke zdraví, odpovědnosti za své zdraví a bezpečnost i zdraví jiných. Také jde o výchovu k toleranci a ohleduplnosti k ostatním¹⁰¹. Dopravní výchova by měla mít kladný dopad na celoživotní učení dětí a vést následně ke snížení nehodovosti a rizikových situací v silničním provozu.

Rada vlády České republiky pro bezpečnost silničního provozu¹⁰² vyhláší celostátní programy pro bezpečnost silničního provozu ke zvýšení účinnosti dopravní výchovy.

Jedním z nich je **Tematický plán dopravní výchovy**, který systematicky naznačuje teoretickou a i praktickou výuku mladých cyklistů na dopravních hřištích pro žáky na I. stupni základní školy.

„Ministerstvo dopravy – BESIP usiluje o co možná největší zapojení škol a žáků 4. tříd do výuky dopravní výchovy na dětských dopravních hřištích“¹⁰³. Žáci mají možnost navštěvovat výuku na dopravním hřišti a následně získat průkaz „Mladý cyklista“, který je velkou motivací k získání co nejlepších znalostí a dovedností. Důležitým předpokladem úspěšnosti je sladění teoretického vyučování (5 hodin výuky), kterou mohou děti absolvovat s lektorem dopravní výchovy ve škole anebo na dopravním hřišti, a praktického výcviku (dalších 5 hodin). Vzhledem k tomu, že způsob teoretické výuky a praktického výcviku jsou rozdílné a závisí na jednotlivých provozovatelích, na personálním obsazení a finančních možnostech, tak BESIP připravil pro žáky i pedagogy celou řadu materiálů, které mohou školy zařadit při implementaci dopravní výchovy do svých školních vzdělávacích programů.

Každoročně také Ministerstvo dopravy – oddělení BESIP pořádá spolu s Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy, Policejním prezidiem Policie České republiky, Ústředním automotoklubem ČR, Autoklubem České republiky, Českým červeným křížem a dalšími organizacemi „Dopravní soutěž mladých cyklistů“. Soutěž je určena pro žáky základních škol ve věku od 10 let do 15 (16) let (tj. pro žáky 4. – 8. ročníků základních škol, eventuálně

¹⁰¹ Podklady pro výuku DV na ZŠ. *Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy*. [online]. © 2013 – 2015 [cit. 2015-09-03]. Dostupné z: <http://www.msmt.cz/file/31653/>

¹⁰² byla zřízena Vládou České republiky ke dni 1. prosince 2004 usnesením č. 833 ze dne 1. září 2004.

¹⁰³ Dopravní výchova. *BESIP*. [online]. © 2012 [cit. 2015-08-11]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova>.

i speciálních škol. V této soutěži se jedná o ověření znalostí a dovedností žáků základních škol a zvyšování zájmu žáků o dopravní výchovu. Žáky vychovává ke správnému a hlavně bezpečnému chování v provozu na pozemních komunikacích a přispívá ke snižování dopravní nehodovosti dětí.

Mezi další výukový materiál dopravní výchovy pro žáky na I. stupni základní školy patří např. pracovní sešit „*Ferda v autoškole aneb jak opičák k řidičskému průkazu přišel*“¹⁰⁴, který je určený pro děti od 6-9 let. Jeho účelem je předat dětem znalosti a dovednosti z oblasti silničního provozu, seznámit je s pojmy a situacemi, s nimiž se v životě každodenně setkávají - ať už coby chodci nebo cyklisté.

8.3 2. stupeň základní školy

Děti druhého stupně základní školy ve věku 12 až 15 let patří do věkové skupiny tzv. pubescentů, u kterých dochází k celkové proměně jak fyzických, tak i psychických vlastností v důsledku dospívání, což souvisí s emoční nestabilitou, rozladěností, tendencí reagovat apaticky anebo přecitlivěle. Proto je dobré brát ve výuce ohled na skutečnost, že jsou v tomhle věku děti kritické, není pro ně přijatelný kompromis a podléhají pocitu, že jsou jejich vlastní myšlenky nejlepší, a tím pádem se jim nemůže nic stát, protože dělají vše nejlépe.

Dopravní výchova na druhém stupni je zaměřena na prohlubování znalostí získaných na prvním stupni základní školy. V tomto období již děti bývají účastníky silničního provozu jako chodci, jezdí na kolečkových bruslích nebo skateboardu, cítí se být nezávislí, a proto často podstupují zbytečná rizika.

Od října 2013 je možné na školách sledovat seriál s názvem „*Svět bez nehod*“¹⁰⁵, který je efektivním doplňkem a podkladem výuky dopravní výchovy. Mezi výukové spoty patří např. „Pásky a airbagy“, „Nehoda – tou to nekončí (ekonomický a emoční dopad)“, „Reflexní prvky“, „Dětské autosedačky“.

Centrum dopravního výzkumu ukončilo k 31. 12. 2014 projekt „*MELA - Metoda LARP v dopravní výchově*“¹⁰⁶. LARP je hra, ve které si hráči mohou vyzkoušet, s čím by se v životě nechtěli nikdy setkat (např. zranění při dopravní nehodě). Každý z hráčů v něm měl svoji vlastní

¹⁰⁴ Iva Nováková. *Ferda v autoškole*. *BESIP*. [online]. © 2012 [cit. 2015-08-11]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova/zaci-zakladni-skoly/prvni-stupen/ferda-v-autoskole>

¹⁰⁵ Dopravní výchova ve školách povinně. *ŠIK CZ*. [online]. © 2014 [cit. 2015-08-11]. Dostupné z: <http://www.sikcz.cz/article/id/114>.

¹⁰⁶ *Sborník příspěvků konference BRNOSAFETY 2014: 15.-16.9.2014, CDV*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2014, 82 s. ISBN 978-80-86502-73-1.

roli a tím prožíval a v podstatě se učil to, co ještě neznal a tyto nové poznatky potom aplikoval na další hráče. Tak se hráči učili jeden od druhého. Projekt také názorně ukazuje, jaké dopady má špatné rozhodnutí.

K výuce na II. stupni základních škol také existují různé příručky pro pedagogy na téma dopravní výchovy, videa a další videomateriály BESIP k dopravní výchově.

8.4 Mládež

U mladých, nezkušených řidičů je nebezpečí, že se stanou účastníky dopravní nehody mnohem větší, než u starších, zkušenějších řidičů. Dopravní výchova a výcvik řidičů je významným nástrojem přípravy, aby řídili bezpečně a aby si zvyšovali povědomí o nebezpečí při řízení motorových vozidel.

Od školního roku 2013/2014 se dopravní výchova stala součástí výuky nejen na základních školách, ale i na středních školách.

Výuka dopravní výchovy, stejně jako výuka ostatních předmětů, musí v první řadě respektovat individuální možnosti a schopnosti každého studenta. V moderní škole je snahou vytvořit takové podmínky, aby se žáci chtěli učit celoživotně a aby se do procesu vzdělávání aktivně zapojovali. Proto zapojení dopravní výchovy i na vyšších stupních vzdělávání má své opodstatnění. Dopravní výchovu je vhodné začleňovat do jednotlivých vzdělávacích oblastí, aby došlo u studentů k pochopení dopravy v co nejširších souvislostech a vazbách. Dopravní výchova by zároveň měla vést k takovému jednání, které jim zabrání vystavit jak sebe, tak i své okolí riziku nehody.

Preventivní činnost a dopravní výchova, zaměřená na mládež se provádí na učilištích, středních školách a to zejména v autoškolách. V tomhle „rizikovém“ období bývají mladí lidé účastníky silničního provozu jako chodci, cyklisté, pasažéři v autě nebo jezdí na malém motocyklu.

Schválením *školského zákona*¹⁰⁷ dostaly jednotlivé školy příležitost vytvořit si svůj vlastní školní vzdělávací program (ŠVP) a v něm si naplánovat vzdělávání ve své škole do značné míry podle svých představ. Proto, aby byla výuka dopravní výchovy jednodušší,

¹⁰⁷ Zákon č. 561/2004 Sb., o předškolním, základním, středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání (školský zákon). In: Česká republika: Sbírka zákonů, ročník 2004, číslo 561.

byl také vytvořen „*Manuál pro tvorbu školních vzdělávacích programů na gymnáziích*“¹⁰⁸, který obsahuje náměty a inspirace, a který respektuje platnou legislativu.

Existuje také „*Metodika dopravní výchovy pro učitele středních škol a středních odborných učilišť*“¹⁰⁹, která byla vypracována proto, aby účinně působila na mladé lidi ve věku kolem osmnácti let v oblasti dopravních nehod.

Na středních školách se především zaměřují na vnímání účastníka silničního provozu jako na součást celého komplexu problematiky, kterou sebou doprava přináší.

Cílem je naučit je chápat dopravní provoz jako řízený systém s právními předpisy a zákonnými ustanoveními, které umí zároveň uplatňovat, uvědomovat si morální a právní odpovědnost chování a jednání každého účastníka silničního provozu a uvědoměle uplatňovat zásady účelného a bezpečného chování a jednání, aktivně přispívat k bezpečnosti provozu.

Mladí lidé by také měli znát nebezpečné důsledky požívání alkoholu, návykových látek a léků, znát obecné zásady předcházení dopravních nehod a mít odpovědnost za řízení motorového vozidla, případně se naučit bezpečně ovládat řízení malého motocyklu.

Také autoškolství, se kterým přichází mnoho mladých poprvé do styku právě na učilištích nebo středních školách, má v České republice při přípravě řidičů dlouhou tradici. Bohužel kvalita přípravy se výrazně změnila. Autoškoly připravují ve většině případů žáky pouze formálně, bez zaměření na aktuální potřeby silničního provozu. Stejně tak i zkušební komisaři absolvují velmi náročnou odbornou přípravu, ale samotný průběh zkoušky neklade na žadatele o řidičské oprávnění takové požadavky, aby se eliminovali potencionálně nebezpeční řidiči, kteří nejsou připraveni na požadované úrovni. Pro zkvalitnění přípravy a zkoušky odborné způsobilosti žadatele o řidičské oprávnění je zapotřebí toho ještě mnoho udělat.

Vhodným opatřením by mohlo být např. „řízení s doprovodem“, které přijalo již mnoho evropských zemí, vč. Švédska¹¹⁰, kde byl reformou v roce 1993 snížen nejnižší věk pro výuku řízení na 16 roků, přičemž věk pro vydání řidičského průkazu zůstal 18 roků. Účelem takového

¹⁰⁸ DOLEŽALOVÁ, Olga. *Manuál pro tvorbu školních vzdělávacích programů na gymnáziích*. Praha: Výzkumný ústav pedagogický v Praze, c2007, 140 s. ISBN 978-80-87000-13-7.

¹⁰⁹ Iva Provalilová. *Metodika dopravní výchovy pro učitele středních škol a středních odborných učilišť*. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.. [online]. © 2009 [cit. 2015-09-04]. Dostupné z: <http://www.dopravnialarm.cz/media/file/ms-metodika-dopravni-vychovy-v-predskolnim-veku-ditete.pdf>

¹¹⁰ Workshop Report. Cieca – The international Commission for Driver Testing. [online]. © 2010 – 2016 [cit. 2016-03-13]. Dostupné z:

https://www.google.cz/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&ved=0ahUKEwjOvdya_r3LAhWhg3IKHYg3DW8QFggjMAE&url=http%3A%2F%2Fwww.cieca.eu%2Fdownload.asp%3Ffile%3DWorkshopReportEN_final.pdf&usg=AFQjCNGGwbM42U0NL6KGXmL0-oQJrbdyrQ&cad=rja

snížení věkové hranice bylo dát řidičům-žákům příležitost získat více zkušeností při řízení s doprovodem, ještě než složí řidičské zkoušky.



Obrázek 3 - Dopravní výchova¹¹¹

Bohužel výukou, výcvikem a následným složením zkoušky odborné způsobilosti v autošколе končí veškerý dohled institucí nad dalším vzděláváním v oblasti výuky řidičů, tedy většinou účastníků silničního provozu. Je tedy na každém řidiči, aby sledoval změny zákonů týkající se problematiky provozu na pozemních komunikacích. Pokud z nějakého právního důvodu nemusí řidič podstoupit přezkoušení, tak není jeho znalost právních předpisů již dále prověřována.

Použitá úprava bodového systému v České republice je zjednodušeným německým modelem, který funguje již dlouhodobě, ale převzatým jen z části. Na prvním místě musí být prevence, jelikož velké množství řidičů nemá základní znalosti o bezpečném chování za volantem.

Je zde proto mnoho příležitostí pro použití sociální pedagogiky. Ať je to výchovná činnost řidičů, kteří mají na svém kontě nějaký bodově hodnocený přestupek, nebo činnost poradenská, organizace různých vzdělávacích kurzů, programů, tvorba projektů, vzdělávání a zejména osvěta. Samotná represe totiž rozhodně nestačí!

¹¹¹ Dopravní výchova. BESIP. [obrázek]. © 2012 [cit. 2015-08-11]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova>.

II. EMPIRICKÁ ČÁST

„Výzkum je to, co dělám, když nevím, co dělám.“¹¹²

Empirická část diplomové práce svou strukturou a výzkumným šetřením navazuje na stěžejní témata teoretické části a vychází z nich. Je rozdělena na jednotlivé kapitoly, které obsahují projekt výzkumu včetně stanovení cílů, formulace problémů, hypotéz a výstupů výzkumu, popisu výzkumné procedury, časového harmonogramu výzkumného šetření, dále realizaci samotného výzkumu a na závěr výstupy výzkumného šetření.

Na základě stanovených cílů jsme si zvolili kvantitativně orientovaný výzkum. Empirická část začíná formulováním projektu výzkumu. Poté jsme si stanovili typy výzkumných problémů, a to deskriptivní a relační. Deskriptivní problémy nám následně posloužily ke stanovení výzkumných hypotéz. Tyto hypotézy jsme testovali pomocí provedeného dotazníkového šetření. Do výzkumného vzorku byli vybráni daní respondenti, které blíže specifikujeme. Zjištěné výsledky výzkumného šetření přehledně zaznamenáváme do grafů a tabulek a ověřujeme statistické hypotézy. Hlavním výstupem výzkumu je interpretace výsledků výzkumu.

¹¹² Wernher von Braun citáty. *Citáty slavných osobností*. [online]. © 2016 [cit. 2016-04-09]. Dostupné z: <http://citaty.net/>

9 PROJEKT VÝZKUMU

„Plánovat znamená lámat si hlavu, jak promyšleně dosáhnout úplně náhodných výsledků.“¹¹³

Často podceňovaný projekt výzkumu je jednou z fází plánování výzkumu. Vede k *„hlubšímu promyšlení výzkumné strategie“¹¹⁴*, a tím vytváří pomyslný základní kámen budoucího zdaru badatele. Každý pedagogický výzkum by měl být předem naplánován.

Struktura projektu není oficiálně stanovena, uvádějí se však ustálené komponenty. V případě empirického výzkumu jde o:

- vymezení zkoumané problematiky,
- definování základních pojmů,
- zhodnocení dosavadních poznatků o problematice,
- stanovení cílů, formulace problémů, hypotéz a výstupů výzkumu,
- popis výzkumné procedury,
- časový harmonogram výzkumu,
- organizační, materiální a finanční zabezpečení výzkumu.

VYMEZENÍ ZKOUMANÉ PROBLEMATIKY

Bodový systém obecně spočívá v tom, že řidičům motorových vozidel jsou za vybrané přestupky a trestné činy proti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích zaznamenávány „trestné“ body do určité výše, popřípadě odečítány od předem stanoveného základu. Systém bodového hodnocení řidičů byl zaveden jako jedno z mnoha opatření ke snížení počtu a následků dopravních nehod v České republice.

Chceme-li danou problematiku důkladně teoreticky popsat a poté prakticky aplikovat ve výchovně vzdělávacím procesu, tak musíme provést intenzivní výzkumy. V naší práci se zaměříme na zjištění informovanosti a názorů vybraného vzorku respondentů na bodový systém, a pokusíme se zjistit, zda mělo zavedení bodového systému vliv na snížení počtu úmrtí osob na následky dopravních nehod.

¹¹³ Ambrose Bierce citáty. *Citáty slavných osobností*. [online]. © 2016 [cit. 2016-04-01]. Dostupné z: <http://citaty.net/>

¹¹⁴ PELIKÁN, Jiří. *Základy empirického výzkumu pedagogických jevů*. Praha: Karolinum, 2007, 270 s. ISBN 978-80-7184-569-0. s. 73.

ZHODNOCENÍ DOSAVADNÍCH POZNATKŮ O PROBLEMATICE

Problematiku zavedení systému bodového hodnocení řidičů a jeho vliv na zlepšení bezpečnosti silničního provozu popisuje celá řada studií, analýz, včetně názorů odborníků na danou problematiku, jak jsme již uvedli v úvodní kapitole diplomové práce. Většina z nich zkoumá vliv zavedení bodového systému na počty smrtelných nehod. Proto jsme se v naší zpracované diplomové práci pokusili výzkumným šetřením zaměřit na informovanost a názory vybraného vzorku řidičů na bodový systém.

STANOVENÍ CÍLŮ, FORMULACE PROBLÉMŮ, HYPOTÉZ A VÝSTUPŮ VÝZKUMU

Cíle diplomové práce jsme formulovali již ve druhé kapitole práce. Předběžnou teoretickou analýzou jsme na základě studia odborné literatury, internetových zdrojů, konzultací s odborníky a osobních zkušeností s bodovým systémem stanovili výzkumné problémy, na které jsme reagovali průzkumem a výzkumem.

Podle charakteru výzkumných problémů rozlišujeme v naší práci problémy **deskriptivní** (popisné) a **relační** (vztahové)¹¹⁵.

Hlavním cílem empirické části diplomové práce je zjistit informovanost a názory vybraného vzorku řidičů na bodový systém. Zjistit, zda mělo zavedení bodového systému vliv na snížení počtu úmrtí osob na následky dopravních nehod.

Tento hlavní cíl bude plněn prostřednictvím následujících **dílčích cílů**:

1. Zjistit znalosti řidičů o zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (DC1).
2. Zjistit, zda řidiči zaznamenali po zavedení bodového systému změny v předpisech (DC2).
3. Zjistit, jestli řidiči znají stav svého bodového konta (DC3).
4. Zjistit hodnocení znalostí řidičů ohledně bodového systému (DC4).
5. Zjistit, zda se řidičům zdají tresty v podobě bodového systému přiměřené (DC5).
6. Zjistit, zda ti řidiči, kteří spáchali nějaký přestupek nebo trestný čin, vědí, kolik jim za něj bylo uděleno trestných bodů (DC6).
7. Zjistit, jestli, a případně jaký je rozdíl v souhlasu se zavedeným bodovým systémem mezi řidiči a řidičkami motorových vozidel (DC7).

¹¹⁵ GAVORA, Peter. *Úvod do pedagogického výzkumu*. Brno: Paido, 2000, 207 s. Edice pedagogické literatury. ISBN 80-859-3179-6. s. 26 – 28.

8. Zjistit, zda, a případně jaký je rozdíl v páchání bodově hodnocených přestupků nebo trestných činů mezi řidiči motorových vozidel a jejich věkem (DC8).
9. Zjistit, zda mělo zavedení bodového systému vliv na snížení počtu úmrtí osob na následky dopravních nehod (DC9).

Deskriptivní problémy

Na konci každého deskriptivního problému uvádíme zkratku toho dílčího cíle, ke kterému se daný deskriptivní problém vztahuje.

1. Jaké je procento řidičů, kteří si prostudovali zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů? (DC1)
2. Jaké je procento řidičů registrujících změny v předpisech po zavedení bodového systému? (DC2)
3. Kolik řidičů zná stav svého bodového konta? (DC3)
4. Jak řidiči hodnotí své znalosti ohledně bodového systému? (DC4)
5. Kolika řidičům se zdají tresty v podobě bodového systému přiměřené? (DC5)
6. Vědí řidiči, kteří spáchali nějaký přestupek nebo trestný čin, kolik jim za něj bylo uděleno trestných bodů? (DC6)

Relační problémy

Na konci každého relačního problému uvádíme zkratku toho dílčího cíle, ke kterému se daný deskriptivní problém vztahuje.

1. Jaký je rozdíl v souhlasu se zavedeným bodovým systémem mezi řidiči a řidičkami motorových vozidel? (DC7)
2. Jaký je rozdíl v páchání bodově hodnocených přestupků nebo trestných činů mezi řidiči motorových vozidel a věkem? (DC8)
3. Jaký je rozdíl v počtech úmrtí osob na následky dopravních nehod před a po zavedení bodového systému? (DC9)

Formulace věcných a statistických hypotéz

V klasických (kvantitativně orientovaných) výzkumech jde o ověřování hypotéz o vztazích mezi jevy (mezi proměnnými). Tyto hypotézy jsou obvykle nejdříve formulovány

jako tzv. **věcné hypotézy**. Aby bylo možné tyto věcné hypotézy ověřovat pomocí statistických metod, převádějí se na tzv. **statistické hypotézy**¹¹⁶, tj. nulové a alternativní.

1. Řidičky motorových vozidel více souhlasí se zavedeným bodovým systémem než řidiči motorových vozidel.

H₀ Mezi pohlavím řidičů a souhlasem se zavedeným bodovým systémem není závislost (souvislost).

H_A Mezi pohlavím řidičů a souhlasem se zavedeným bodovým systémem je závislost (souvislost).

2. Řidiči motorových vozidel ve věku do 39 let spáchali od zavedení bodového systému méně bodově hodnocených přestupků nebo trestných činů, než řidiči motorových vozidel nad 39 let.

H₀ Mezi věkem řidičů a páčáním bodově hodnocených přestupků nebo trestných činů není závislost (souvislost).

H_A Mezi věkem řidičů a páčáním bodově hodnocených přestupků nebo trestných činů je závislost (souvislost).

3. Zavedení bodového systému mělo vliv na snížení počtu úmrtí osob na následky dopravních nehod.

H₀ Počty úmrtí osob na následky dopravních nehod v období od července 2005 do června 2006 jsou stejně velké jako četnosti úmrtí v období od července 2006 do června 2007.

H_A Počty úmrtí osob na následky dopravních nehod v období od července 2005 do června 2006 jsou větší než četnosti úmrtí v období od července 2006 do června 2007.

POPIS VÝZKUMNÉ PROCEDURY

Jako výchozí výzkumnou proceduru jsme si pro kvantitativně orientovaný průzkum a výzkum zvolili **dotazník**.

¹¹⁶ CHRÁSKA, Miroslav. *Úvod do výzkumu v pedagogice: základy kvantitativně orientovaného výzkumu*. 1. vyd. Olomouc: Univerzita Palackého, 2003. ISBN 80-244-0765-5. s. 78.

Anonymní dotazník byl tvořen uzavřenými, polouzavřenými i otevřenými položkami. Sestával z následujících částí:

- A. Vstupní část** – hlavička, cíle dotazníku,
- B. Všeobecná data** – osobní údaje respondentů,
- C. Informovanost řidičů ohledně bodového systému,**
- D. Postoje a názory řidičů na jejich chování a bezpečnost silničního provozu po zavedení bodového systému.**

Výsledky dotazníků použijeme pro vyhodnocení jak deskriptivních, tak relačních problémů. V případě deskriptivních pro vyhodnocení použijeme grafy. Pro vyhodnocení relačních použijeme statistickou metodu Test dobré shody, chí-kvadrát test.¹¹⁷

Chí kvadrát test použijeme ve spojitosti s kontingenční tabulkou. V jedné kontingenční tabulce jsou uvedeny skutečné hodnoty z dotazníků (tzv. pozorovaná četnost), a výpočet očekávané hodnoty (tzv. očekávaná četnost) a druhá kontingenční tabulka obsahuje výpočet chí kvadrát. Zvolili jsme hladinu významnosti 0,05. Pokud je $P \geq 0,05$, nulovou hypotézu H_0 přijímáme, tj. v použité kontingenční tabulce nejsou statisticky významné rozdíly. V opačném případě H_0 odmítáme, tj. existují statisticky významné rozdíly mezi sledovanými veličinami v kontingenční tabulce. Ve statistických tabulkách nalezneme kritickou hodnotu a tu potom porovnáme s vypočítanou hodnotou. Výsledek přijetí H_0 uzavírá kontingenční graf s pozorovanou četností.

Objektem průzkumu i výzkumu byli řidiči s trvalým pobytem v okrese Prostějov (vyjma hypotézy č. 3, kdy byla pro výpočet použita oficiální, celostátní statistická data týkající se počtu usmrcených na následky dopravních nehod).

Výběr vzorků byl prováděn na pracovišti Magistrátu města Prostějova, Odboru dopravy, registru řidičů. Při realizaci výzkumu jsem poprosila svého zaměstnavatele o souhlas s předložením dotazníku klientům při jejich kontaktu s úřadem, prostřednictvím svých kolegyně z důvodu mojí rodičovské dovolené. Klienti byli osloveni v průběhu měsíců listopadu a prosince 2015, dle pracovního vytížení na přepážce a ochotě klientů spolupracovat.

Předmětem průzkumu a výzkumu byla zjištění týkající se informovanosti a názorů vybraného vzorku respondentů na bodový systém.

¹¹⁷ CHRÁSKA, Miroslav. *Metody pedagogického výzkumu: základy kvantitativního výzkumu*. Vyd. 1. Praha: Grada, 2007. Pedagogika (Grada). ISBN 978-80-247-1369-4, s. 71.

Prvotním krokem při výběru respondentů do výzkumného vzorku pro nás bylo vymezení tzv. **základního souboru**. Ten značí množinu všech prvků spadajících do zkoumané skupiny.¹¹⁸ Náš základní soubor a i jednotlivé výsledky budou tedy konkretizovány pouze na řidiče, kteří mají trvalý pobyt v okrese Prostějov, proto nelze zobecňovat tyto výsledky na všechny řidiče motorových vozidel, s ohledem na vybraný vzorek respondentů (opět vyjma hypotézy č. 3, kdy byla pro výpočet použita oficiální, celostátní statistická data týkající se počtu usmrcených na následky dopravních nehod).

Zpracování získaných dat proběhlo následujícím způsobem:

- uspořádání dat, sestavení tabulek četností, grafické znázornění naměřených dat,
- výpočet charakteristik polohy a rozptýlení,
- ověření stanovených hypotéz – statistické zpracování dat.

ČASOVÝ HARMONOGRAM VÝZKUMU

Výzkum byl realizován koncem roku 2015. Výzkumné nástroje byly dodány osobně na pracoviště registru řidičů v průběhu měsíce října a respondenti byli oslovováni v průběhu měsíců listopadu a prosince 2015, v závislosti na pracovním vytížení na přepážce a jejich ochotě spolupracovat.

ORGANIZAČNÍ, MATERIÁLNÍ A FINANČNÍ ZABEZPEČENÍ VÝZKUMU

Organizační, materiální i finanční zabezpečení výzkumu bylo zajištěno autorkou výzkumu.

¹¹⁸ CHRÁSKA, Miroslav a Ilona KOČVAROVÁ. *Kvantitativní design v pedagogických výzkumech začínajících akademických pracovníků*. 1. vyd. Zlín: Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, Fakulta humanitních studií, 2014. ISBN 978-80-7454-420-0. s. 14.

10 PILOTÁŽ A PŘEDVÝZKUM

„Každá cesta a každý projekt vás nějakým způsobem ovlivní a posune vás směrem dopředu a obohatí o další zážitky.“¹¹⁹

Pedagogický výzkum sestává ze tří úrovní – z **pilotáže, předvýzkumu a vlastního výzkumu**.

Pilotáž je jakousi sondou do oblasti, kterou hodláme zkoumat. Může být realizována pozorováním nebo třeba volným rozhovorem, avšak platí, že údaje získané v pilotáži neužíváme ve vlastním výzkumu.¹²⁰

V rámci pilotážního průzkumu jsme zjišťovali, zda je vůbec možné v námi zvoleném výběrovém souboru uskutečnit zamýšlený výzkum. Osobně jsme navštívili pracoviště Odboru dopravy Magistrátu města Prostějova, a zkontaktovali vedení. Vedoucího jsme seznámili s připravovaným výzkumem, a po jeho souhlasu jsme na pracovišti zanechali dotazníky k vyplnění. Poté jsme provedli předvýzkum.

Předvýzkum, navazující na pilotáž, představuje zmenšený model vlastního výzkumu. Provádí se na malém souboru lidí a jeho cílem je zjistit, zda výzkumný nástroj funguje a jak funguje. „V předvýzkumu by se měly ověřit všechny metody a techniky, s nimiž se počítá při vlastním výzkumu.“¹²¹ Pokud je předvýzkum proveden pečlivě, tak zmenšuje riziko použití nevhodné techniky nebo metody. Přispívá také ke zpřesnění formulace problému a hypotéz výzkumu.

V rámci předvýzkumu byli po zpracování dotazníku požádáni pracovníci registru řidičů, aby se k němu vyjádřili. Zajímalo nás, zda porozuměli uvedeným instrukcím, otázkám, zda byly vybrané osoby vůbec ochotny zúčastnit se výzkumu, eventuálně proč na některé položky neodpověděli. Na základě této zpětné vazby jsme provedli opravu výzkumných nástrojů, udělali menší korektury v hypotézách, a přispěli tím také ke zvýšení reliability a validity, tedy platnosti dotazníku.

¹¹⁹ Jindřich Štreit citáty. *Citáty slavných osobností*. [online]. © 2016 [cit. 2016-03-09]. Dostupné z: <http://citaty.net/>

¹²⁰ CHRÁSKA, Miroslav. *Úvod do výzkumu v pedagogice*. 2. vyd. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2006, 168 s. ISBN 80-244-1367-1. s. 26.

¹²¹ CHRÁSKA, Miroslav a Ilona KOČVAROVÁ. *Kvantitativní design v pedagogických výzkumech začínajících akademických pracovníků*. 1. vyd. Zlín: Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, Fakulta humanitních studií, 2014, 108 s. ISBN 978-80-7454-420-0. s. 19.

11 VLASTNÍ VÝZKUM

Jak již bylo předesláno v cílech diplomové práce, vlastní výzkum měl za úkol zjistit informovanost a názory řidičů na bodový systém, a zda mělo zavedení bodového systému vliv na snížení počtu úmrtí osob na následky dopravních nehod.

Jak bylo uvedeno v projektu výzkumu (kapitola 9), použili jsme ke zjištění stanovených cílů metody nestandardizovaného dotazníku.

Výzkumný nástroj byl v „papírové“ podobě a sestával z následujících částí:

- A. *Vstupní část* – hlavička, cíle dotazníku,
- B. *Všeobecná data* – osobní údaje respondentů,
- C. *Informovanost řidičů ohledně bodového systému,*
- D. *Postoje a názory řidičů na jejich chování a bezpečnost silničního provozu po zavedení bodového systému.*

Dotazník byl složen ze 17 uzavřených, polouzavřených a otevřených položek.

Výzkumný vzorek tvořili řidiči s trvalým pobytem v okrese Prostějov. Respondenti byli osloveni prostřednictvím dalších osob (kolegyň z registru řidičů), „papírovou“ formou dotazníku. Celkem bylo osloveno cca 300 řidičů. Po vyřazení neplatných dotazníků jsme pak došli k celkovému počtu **251** dotazovaných.

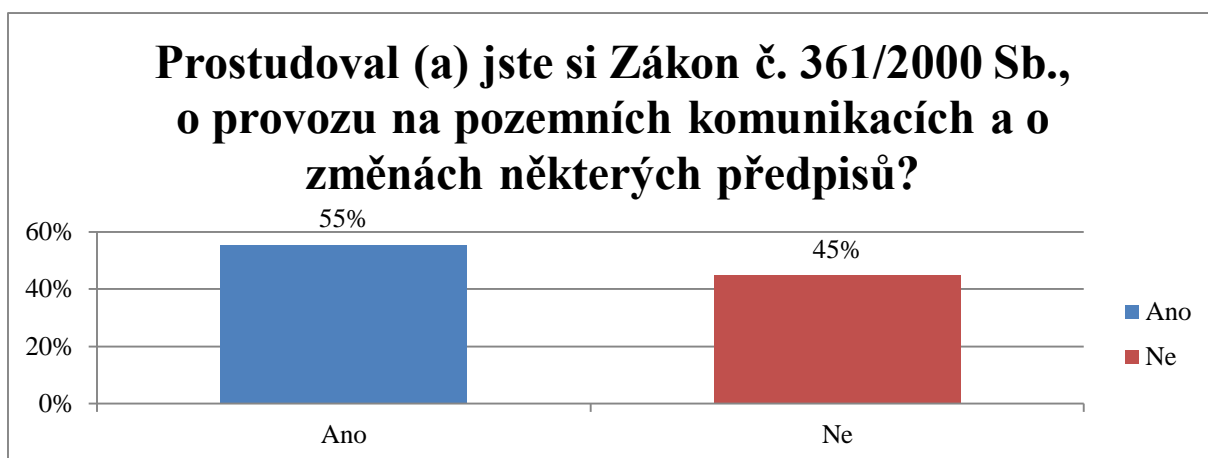
11.1 Deskripce

Deskriptivní problémy jsou vyhodnoceny pomocí grafů. Nejdříve je uveden deskriptivní problém a dílčí cíl, který s ním souvisí, ten uvádíme ve zkratce. Následně jsou pomocí grafů vyhodnoceny dotazníkové otázky, které se týkají konkrétního deskriptivního problému.

1. *Jaké je procento řidičů, kteří si prostudovali zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů? (DC1)*

Nejen v souvislosti se zavedením bodového systému nás zajímalo, jestli mají respondenti prostudovaný zákon o silničním provozu, protože každý účastník silničního provozu se řídí pravidly, která stanovuje tento zákon, a mimo jiné jsou v něm i upravena pravidla celého bodového systému, včetně počtu bodů udělených za porušení povinností stanovených předpisy, jejich odečítání atd.

Z vyhodnocení položky vyplývá, že více jak polovina respondentů (55,4 %) si zákon o silničním provozu prostudovala, ale celých 44,6 % tvrdilo, že ne.

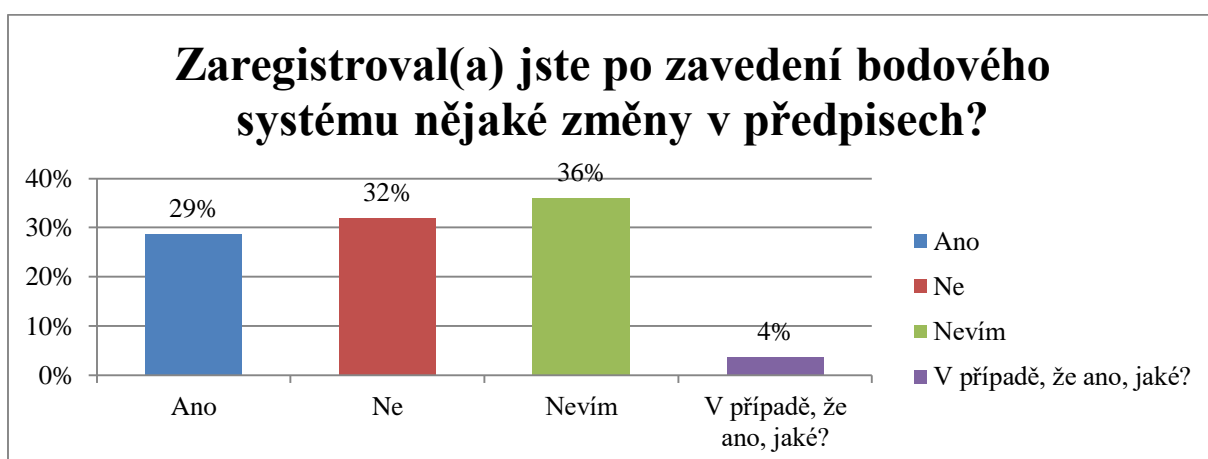


Graf 8 - Znalost zákona o silničním provozu

2. Jaké je procento řidičů registrujících změny v předpisech po zavedení bodového systému? (DC2)

Zajímalo nás také, jestli řidiči po zavedení bodového systému zaregistrovali nějaké změny v předpisech oproti předchozí právní úpravě, případně jaké.

Na tuto otázku odpovědělo 31,9 % respondentů, že žádné změny nezaznamenalo, 28,7 % odpovědělo, že ano, 35,9 % neví a vlastní názor napsalo 3,6 % respondentů.

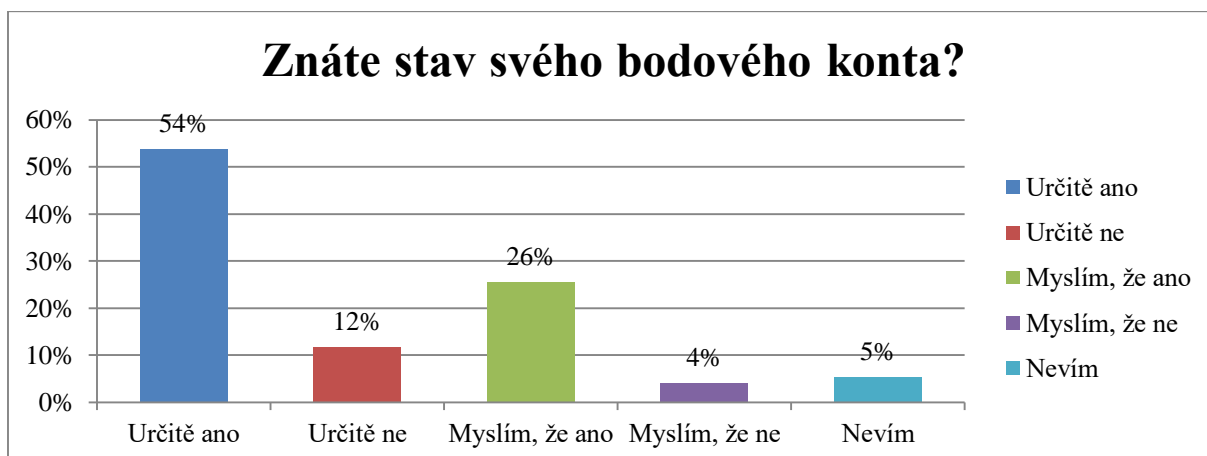


Graf 9 - Registrace změn v předpisech po zavedení bodového systému

3. Kolik řidičů zná stav svého bodového konta? (DC3)

Bylo zajímavé zjistit, kolik řidičů zná stav svého bodového konta. Vědí vůbec řidiči, zda a kolik jim bylo přiděleno trestných bodů za dobu trvání zákona?

„Určitě ano“ odpovědělo (53,8 %), „myslím, že ano“ (25,5 %), celých 11,6 % řidičů určitě stav svého bodového konta nezná, a zbytek buď neví, anebo si myslí, že ho nezná.

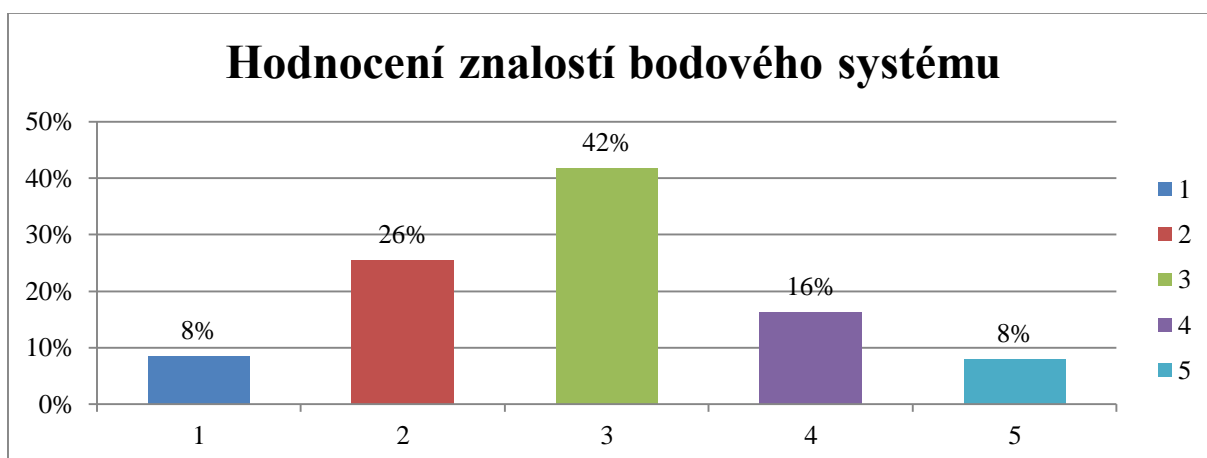


Graf 10 - Znalost stavu vlastního bodového konta

4. Jak řidiči hodnotí své znalosti ohledně bodového systému? (DC4)

Vzhledem k předchozím odpovědím nás také zajímalo, jak vlastně řidiči hodnotí své znalosti bodového systému. Měli přidělit svým znalostem známku jako ve škole.

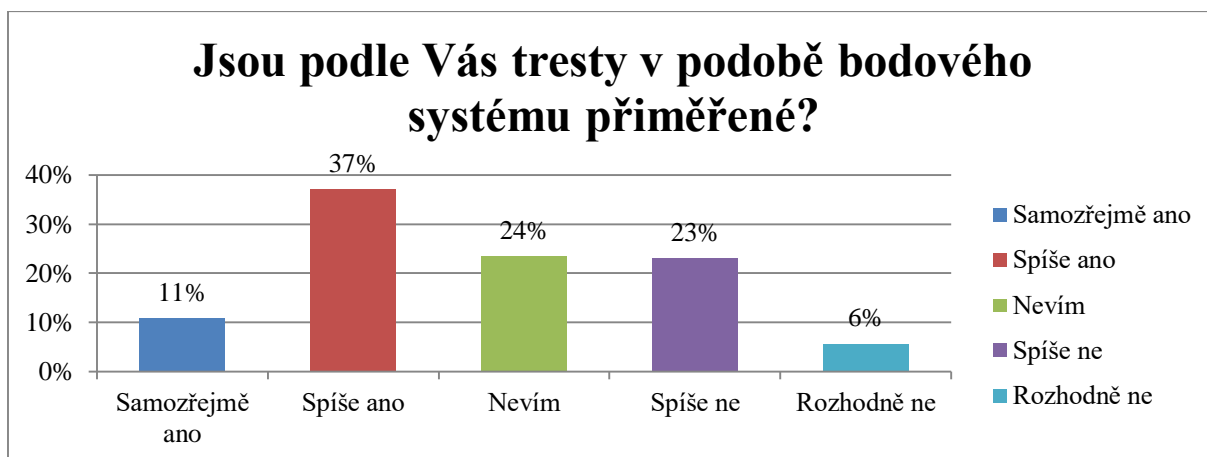
Většina respondentů (41,8 %) odpověděla, že je hodnotí „zámkou“ 3, (25,5 %) hodnotilo „zámkou“ 2, (16,3 %) „zámkou“ 4. 8 % respondentů se ohodnotilo „zámkou“ 5.



Graf 11 - Hodnocení znalostí bodového systému

5. *Kolika řidičům se zdají tresty v podobě bodového systému přiměřené? (DC5)*

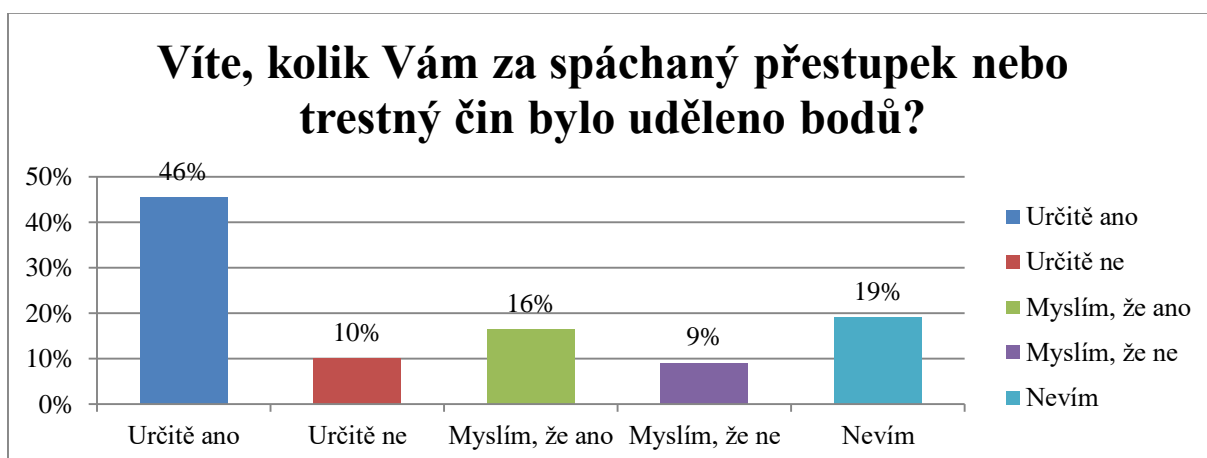
Největší procento respondentů (37,1 %) uvedlo, že se jim spíše zdají přiměřené, 23,1 % tresty přiměřené nepřijdou, celých 23,5 % respondentů neví a zbytek tvoří ti, co jsou přesvědčeni, že tresty jsou samozřejmě přiměřené, anebo rozhodně přiměřené nejsou.



Graf 12 - Názory na přiměřenost trestů v podobě bodového systému

6. *Vědí řidiči, kteří spáchali nějaký přestupek nebo trestný čin kolik jim za něj bylo uděleno trestných bodů? (DC6)*

Pouze 45,5 % z těch, kteří se nějakého přestupku nebo trestného činu dopustili, to dle odpovědí ví. 16,4 % z dotazovaných respondentů odpovědělo, že si „myslí, že to ví“, 10 % odpovědělo, že to neví určitě a zbytek tvoří respondenti, kteří odpověděli, že to neví.



Graf 13 - Znalost výše bodů za spáchaný přestupek nebo trestný čin

11.2 Testování hypotéz

Veškeré testy významnosti byly testovány na 5% hladině významnosti. Výsledky byly nejprve uspořádány do kontingenční tabulky, která vyjadřuje četnosti odpovědí na příslušné položky dotazníku.

Podle dat v kontingenční tabulce byla vypočítána hodnota signifikace, tedy hladina významnosti představující pravděpodobnost neoprávněného odmítnutí nulové hypotézy. Vypočítaná hodnota signifikace byla na závěr porovnána se stanovenou hladinou významnosti, a tím jsme přijali či odmítli nulovou hypotézu.

Výsledky v případě relačních problémů vycházejí přímo z dotazníků, s výjimkou dat uvedených v hypotéze č. 3, kdy jsme chtěli na základě statistických dat ověřit, zda největší počet bodovaných řidičů (skutečný počet) tvoří muži ve věku 41 let a ženy ve věku 40 let¹²². Proto byla pro výpočet použita oficiální, celostátní statistická data týkající se počtu usmrcených na následky dopravních nehod.

Relační problém

1. Jaký je rozdíl v souhlasu se zavedeným bodovým systémem mezi řidiči a řidičkami motorových vozidel?

HYPOTÉZA č. 1: Řidičky motorových vozidel více souhlasí se zavedeným bodovým systémem než řidiči motorových vozidel.

H₀ Mezi pohlavím řidičů a souhlasem se zavedeným bodovým systémem není závislost (souvislost).

H_A Mezi pohlavím řidičů a souhlasem se zavedeným bodovým systémem je závislost (souvislost).

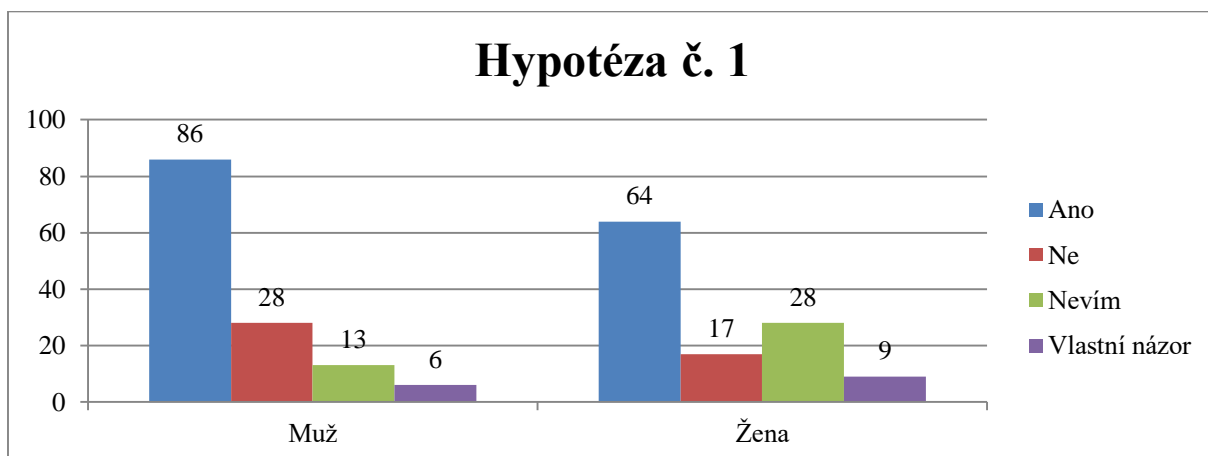
¹²² Zdroj dat: Statistiky k bodovému hodnocení. Ministerstvo dopravy. [online]. © 2006 [cit. 2015-08-18]. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridiciske_prukazy_Autoskoly/Statistiky/sbh.htm.

| KONTINGENČNÍ TABULKA – H1 | | | | | |
|---------------------------|---|---------------|---------------|---------------|--------|
| Pohlaví | Názory na bodový systém – pozorované (očekávané) četnosti | | | | Součet |
| | Ano | Ne | Nevím | Vlastní názor | |
| Muži | 86 (79,48) | 28 (23,84) | 13 (21,73) | 6 (7,95) | 133 |
| Ženy | 64 (70,52) | 17 (21,16) | 28 (19,27) | 9 (7,05) | 118 |
| Σ | 150 | 45 | 41 | 15 | 251 |

Tabulka 2 - Kontingenční tabulka - Pohlaví versus souhlas se zavedeným bodovým systémem

| Statistické zpracování | Hodnota testového kritéria chí-kvadrát | Hladina významnosti | Počet stupňů volnosti | Kritická hodnota testového kritéria | Výsledek hypotézy |
|------------------------|--|---------------------|-----------------------|-------------------------------------|-------------------|
| Test Chí-kvadrát | 11,17 | 0,05 | 3 | 7,815 | Odmítáme H0 |

Tabulka 3 - Test dobré shody chí-kvadrát - Pohlaví versus souhlas se zavedeným bodovým systémem



Graf 14 - Hypotéza č. 1 - Vztah mezi pohlavím a souhlasem se zavedeným bodovým systémem

Závěr: Vypočítaná hodnota testového kritéria $\chi^2 = 11,17$ (viz tab. Tabulka 3) je ve srovnání s hodnotou kritickou $\chi^2_{0,05}(3) = 7,815$ vyšší, a proto je možno odmítnout nulovou hypotézu a přijmout hypotézu alternativní: **Mezi pohlavím řidičů a souhlasem se zavedeným bodovým systémem je závislost (souvislost).**

Relační problém

2. Jaký je rozdíl v páchání bodově hodnocených přestupků nebo trestných činů mezi řidiči motorových vozidel do 39 let a nad 39 let?

HYPOTÉZA č. 2: Řidiči motorových vozidel ve věku do 39 let spáchali od zavedení bodového systému méně bodově hodnocených přestupků nebo trestných činů, než řidiči motorových vozidel nad 39 let.

H₀ Mezi věkem řidičů a pácháním bodově hodnocených přestupků nebo trestných činů není závislost (souvislost).

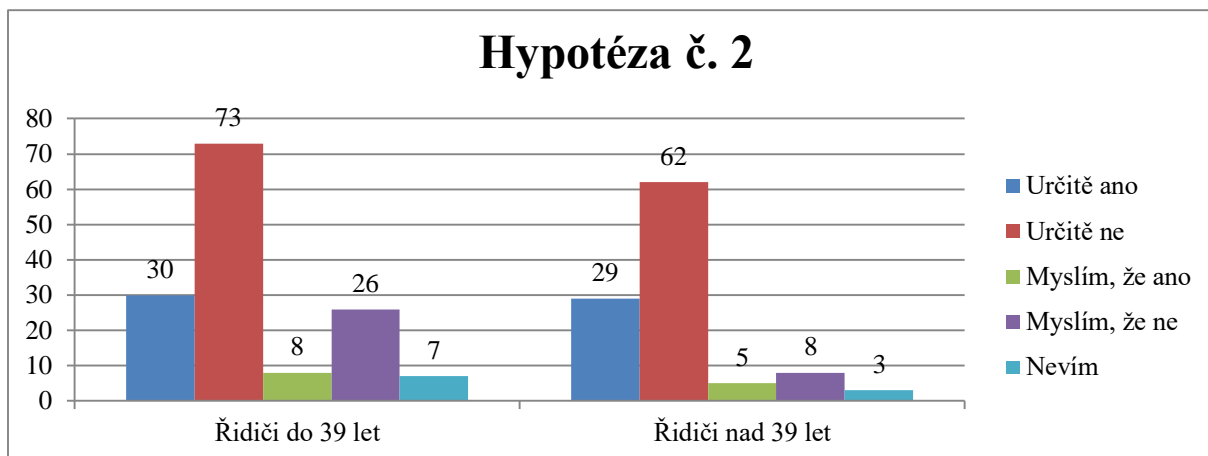
H_A Mezi věkem řidičů a pácháním bodově hodnocených přestupků nebo trestných činů je závislost (souvislost).

| KONTINGENČNÍ TABULKA – H2 | | | | | | |
|---------------------------|--|---------------|----------------|---------------|-------------|--------|
| Věk | Páchání bodově hodnocených přestupků nebo trestných činů - pozorované (očekávané) četnosti | | | | | |
| | Určitě ano | Určitě ne | Myslím, že ano | Myslím, že ne | Nevím | Součet |
| Řidiči do 39 let věku | 30 (33,85) | 73 (77,45) | 8 (7,46) | 26 (19,51) | 7 (5,74) | 144 |
| Řidiči nad 39 let věku | 29 (25,15) | 62 (57,55) | 5 (5,54) | 8 (14,49) | 3 (4,26) | 107 |
| Σ | 59 | 135 | 13 | 34 | 10 | 251 |

Tabulka 4 - Kontingenční tabulka - Počty řidičů, kteří spáchali bodově hodnocené přestupky nebo trestné činy

| Statistické zpracování | Hodnota testového kritéria | Hladina významnosti | Počet stupňů volnosti | Kritická hodnota testového kritéria | Výsledek hypotézy |
|------------------------|----------------------------|---------------------|-----------------------|-------------------------------------|--------------------------|
| Test Chí-kvadrát | 7,44 | 0,05 | 4 | 9,483 | Přijímáme H ₀ |

Tabulka 5 - Test dobré shody chí-kvadrát - Věk versus páchání bodově hodnocených přestupků nebo trestných činů



Graf 15 - Hypotéza č. 2 - Vztah mezi věkem a páčáním bodově hodnocených přestupků nebo trestných činů

Závěr: Vypočítaná hodnota testového kritéria $\chi^2 = 7,44$ (viz Tabulka 5) je ve srovnání s hodnotou kritickou $\chi^2_{0,05}(4) = 9,483$ menší, a proto nelze odmítnout nulovou hypotézu.

Nebylo prokázáno, že by existovala souvislost mezi věkem řidičů a páčáním bodově hodnocených přestupků nebo trestných činů: **Mezi věkem řidičů a páčáním bodově hodnocených přestupků nebo trestných činů není závislost (souvislost).**

Relační problém

3. *Jaký je rozdíl v počtech úmrtí osob na následky dopravních nehod před a po zavedení bodového systému?*

HYPOTÉZA č. 3: Zavedení bodového systému mělo vliv na snížení počtu úmrtí osob na následky dopravních nehod.

H₀ Počty úmrtí osob na následky dopravních nehod v období od ledna 2003 do června 2006 jsou stejně velké jako četnosti úmrtí v období od července 2006 do prosince 2009.

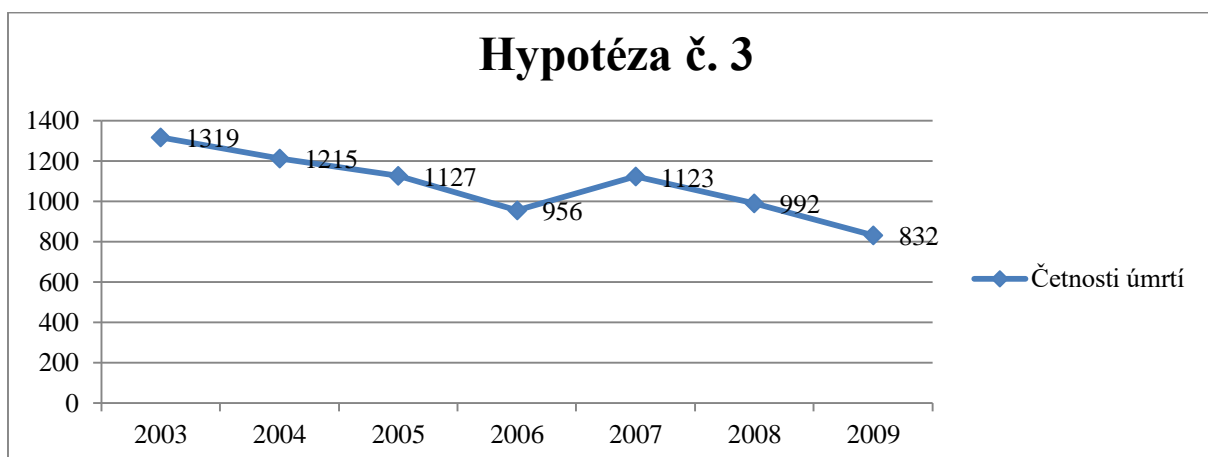
H_A Počty úmrtí osob na následky dopravních nehod v období od ledna 2003 do června 2006 jsou rozdílné než četnosti úmrtí v období od července 2006 do prosince 2009.

| Měsíc | Pozorovaná četnost P | Očekávaná četnost O | P – O | (P – O) ² | $\frac{(P - O)^2}{O}$ |
|---------------------------|----------------------|---------------------|-------|----------------------|-----------------------|
| Leden 03 – červen 06 | 4094 | 3782 | 312 | 97344 | 25,74 |
| Červenec 06 – prosinec 09 | 3470 | 3782 | - 312 | 97344 | 25,74 |
| Σ | 7564 | 7564 | | | 51,48 |

Tabulka 6 - Test dobré shody chí-kvadrát - Různě velké pozorované četnosti

| Statistické zpracování | Hodnota testového kritéria | Hladina významnosti | Počet stupňů volnosti | Kritická hodnota testového kritéria | Výsledek hypotézy |
|------------------------|----------------------------|---------------------|-----------------------|-------------------------------------|-------------------------|
| Test Chí-kvadrát | 51,48 | 0,05 | 1 | 3,841 | Odmítáme H ₀ |

Tabulka 7 - Test dobré shody chí-kvadrát - Četnosti úmrtí osob do 24 hod. na následky dopravních nehod



Graf 16 - Hypotéza č. 2 - Četnosti úmrtí osob do 24 hod. na následky dopravních nehod

Závěr: Vypočítaná hodnota testového kritéria $\chi^2 = 51,48$ (viz Tabulka 7) je ve srovnání s hodnotou kritickou $\chi^2_{0,05}(1) = 3,841$ větší, a proto musíme odmítnout nulovou hypotézu a přijmout hypotézu alternativní.

Za období od ledna 2003 do června 2006 byly počty úmrtí osob na následky dopravních nehod častější, než v období od července 2006 do prosince 2009: **Počty úmrtí osob na následky dopravních nehod v období od ledna 2003 do června 2006 jsou rozdílné než četnosti úmrtí v období od července 2006 do prosince 2009.**

12 SHRNUÍ VÝSLEDKŮ VÝZKUMU

Poslední, dvanáctá kapitola je věnována shrnutí výsledků námi uskutečněného výzkumu, kterým jsme se snažili vyřešit problémy, na které jsme narazili v průběhu studia odborné literatury. Tyto výsledky budeme uvádět podle dle jednotlivých dílčích cílů (DC).

STANOVENÉ PROBLÉMY

Deskriptivní (popisné) problémy

U popisných problémů se hypotéza neformuluje, odpovědi jsme na ně tedy hledali prostřednictvím průzkumu.

DC1: Zjistit znalosti řidičů o zákoně č. 361//2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

DC1 se podařilo naplnit. Z průzkumu vyplynulo, že více jak polovina řidičů (55,4 %) si zákon o silničním provozu prostudovala, ale na druhou stranu celých 44,6 % řidičů tvrdilo, že nikoli, což je překvapivé, protože všichni respondenti jsou držiteli nějakého řidičského oprávnění, a jako takoví, by měli být s jedním ze základních předpisů v dopravě minimálně seznámeni, jinak dle mého názoru na pozemní komunikace nepatří.

DC2: Zjistit, zda řidiči zaznamenali po zavedení bodového systému změny v předpisech.

DC2 se podařilo naplnit. Výzkumným šetřením jsme se snažili zjistit, jestli řidiči po zavedení bodového systému zaregistrovali nějaké změny v předpisech oproti předchozí právní úpravě, a případně jaké.

Na tuhle otázku odpovědělo 31,9 % respondentů, že žádné změny nezaznamenalo, 28,7 % odpovědělo, že ano, 35,9 % neví a vlastní názor napsalo 3,6 % respondentů.

Mezi vlastními názory respondentů, kteří změny zaznamenali, zaznělo:

- např. změnu v bodovém ohodnocení konkrétních přestupků, podmínky pro vrácení řidičského oprávnění,
- už se neberou body, když si řidič zapomene rozsvítit světla, něco je přísnější, něco zase volnější,
- denní svícení, zimní pneumatiky, manipulace s telefonem, komunikátorem,
- zpřísnění některých přestupků.

DC3: Zjistit, jestli řidiči znají stav svého bodového konta.

DC3 se podařilo naplnit. Průzkumným šetřením jsme se snažili zjistit, kolik řidičů zná stav svého bodového konta. Vědí vůbec řidiči, zda a kolik jim bylo za dobu trvání zákona přiděleno trestných bodů?

Většina respondentů odpověděla, že „určitě ano“ (53,8 %), druhá nejčastější odpověď byla „myslím, že ano“ (25,5 %), celých 11,6 % respondentů určitě nezná stav svého bodového konta a zbytek buď neví, anebo si myslí, že ho nezná.

DC4: Zjistit hodnocení znalostí řidičů ohledně bodového systému.

DC4 se podařilo naplnit. Byla provedena analýza námi zjištěných údajů, které se týkaly znalostí řidičů ohledně bodového systému. Řidiči svým znalostem přidělovali známky jako ve škole. Většina respondentů (41,8 %) odpověděla, že své znalosti hodnotí „zámkou“ 3, druhé nejčastější odpovědi byly, že své znalosti hodnotí „zámkou“ 2 (25,5 %) a třetí nejčastější odpovědi respondentů byla „zámkou“ 4 (16,3 %). 8 % respondentů odpovědělo, že v podstatě nemají žádné znalosti týkající se bodového systému, protože se ohodnotili „zámkou“ 5.

DC5: Zjistit, zda se řidičům zdají tresty v podobě bodového systému přiměřené.

DC5 se podařilo naplnit. Zajímavým zjištěním také bylo, kolik řidičů považuje tresty v podobě bodového systému za přiměřené, a kolika řidičům se přiměřené nezdají. Výzkumné šetření prokázalo, že 37,1 % se zdají tresty přiměřené, 23,1 % se tresty přiměřené nezdají, celých 23,5 % respondentů neví a zbytek tvoří ti, co jsou přesvědčeni, že tresty jsou samozřejmě přiměřené, anebo rozhodně přiměřené nejsou.

DC6: Zjistit, zda ti řidiči, kteří spáchali nějaký přestupek nebo trestný čin vědí, kolik jim za něj bylo uděleno trestných bodů.

DC6 se podařilo naplnit. Řidiči, kteří spáchali nějaký přestupek nebo trestný čin by měli vědět, kolik bodů jim za něj bylo ze zákona přiděleno, aby se vyhnuli „vybodování“. Ale pouze 45,5 % z těch, kteří se nějakého přestupku nebo trestného činu dopustili, to dle odpovědí ví. 16,4 % z dotazovaných respondentů odpovědělo, že si „myslí, že to ví“, 10 % odpovědělo, že to neví určitě, zbytek tvoří respondenti, kteří odpověděli, že to neví.

STANOVENÉ PROBLÉMY

Relační (vztahové) problémy

Relačními problémy zjišťujeme existenci vztahů, rozdílů, případně následků mezi zkoumanými jevy. Proto jsme formulovali hypotézy, jež představují předběžné, prozatímní odpovědi na položené otázky (problémy).

DC7: Zjistit, jestli, a případně jaký je rozdíl v souhlasu se zavedeným bodovým systémem mezi řidiči a řidičkami motorových vozidel.

HYPOTÉZA č. 1: Řidičky motorových vozidel více souhlasí se zavedeným bodovým systémem než řidiči motorových vozidel.

H₀ Mezi pohlavím řidičů a souhlasem se zavedeným bodovým systémem není závislost (souvislost).

H_A Mezi pohlavím řidičů a souhlasem se zavedeným bodovým systémem je závislost (souvislost).

Vypočítaná hodnota testového kritéria $\chi^2 = 11,17$ je ve srovnání s hodnotou kritickou $\chi^2_{0,05}(3) = 7,815$ vyšší, a proto jsme odmítli nulovou hypotézu a **přijali hypotézu alternativní: Mezi pohlavím řidičů a názory na bodový systém je závislost (souvislost).**

DC8: Zjistit, zda, a případně jaký je rozdíl v páčání bodově hodnocených přestupků nebo trestných činů mezi řidiči motorových vozidel a jejich věkem.

HYPOTÉZA č. 2: Řidiči motorových vozidel ve věku do 39 let, spáchali od zavedení bodového systému méně bodově hodnocených přestupků nebo trestných činů, než řidiči motorových vozidel nad 39 let.

H₀ Mezi věkem řidičů a páčáním bodově hodnocených přestupků nebo trestných činů není závislost (souvislost).

H_A Mezi věkem řidičů a páčáním bodově hodnocených přestupků nebo trestných činů je závislost (souvislost).

Vypočítaná hodnota testového kritéria $\chi^2 = 7,44$ je ve srovnání s hodnotou kritickou $\chi^2_{0,05}(4) = 9,483$ menší, a proto jsme odmítli alternativní hypotézu a **přijali hypotézu nulovou: Mezi věkem řidičů a pácháním bodově hodnocených přestupků nebo trestných činů není závislost (souvislost).**

DC9: Zjistit, zda mělo zavedení bodového systému vliv na snížení počtu úmrtí osob na následky dopravních nehod.

HYPOTÉZA č. 3: Zavedení bodového systému mělo vliv na snížení počtu úmrtí osob na následky dopravních nehod.

H₀ Počty úmrtí osob na následky dopravních nehod v období od ledna 2003 do června 2006 jsou stejně velké jako četnosti úmrtí v období od července 2006 do prosince 2009.

H_A Počty úmrtí osob na následky dopravních nehod v období od ledna 2003 do června 2006 jsou rozdílné než četnosti úmrtí v období od července 2006 do prosince 2009.

Vypočítaná hodnota testového kritéria $\chi^2 = 51,48$ je ve srovnání s hodnotou kritickou $\chi^2_{0,05}(1) = 3,841$ větší, a proto jsme odmítli nulovou hypotézu a **přijali hypotézu alternativní: Počty úmrtí osob na následky dopravních nehod v období od ledna 2003 do června 2006 (před zavedením bodového systému) jsou rozdílné než četnosti úmrtí v období od července 2006 do prosince 2009 (po zavedení systému bodového hodnocení).**

ZÁVĚR

Hlavním cílem diplomové práce bylo vypracovat základnu poznatků orientovanou na problematiku bodového systému, který je v České republice zavedený od 1. 7. 2006.

Popsat dopravní výchovu jako jeden z nástrojů prevence dopravní nehodovosti.

Zhodnotit účinnost bodového systému na snížení úmrtnosti a na celkovou bezpečnost silničního provozu, a to srovnáním dostupných statistik z období zavedení bodového systému do současnosti.

Následně pak porovnat účinnost bodového systému na snížení nehodovosti.

Zjistit, zda mělo zavedení bodového systému vliv na snížení počtu úmrtí osob na následky dopravních nehod.

Zjistit informovanost a názory vybraného vzorku řidičů na bodový systém.

Hlavního cíle práce bylo postupně dosahováno prostřednictvím **dílčích cílů**, teoreticky a empiricky zaměřených.

Teoretické cíle představují teoretické výstupy, které jsou důležité pro zpracování vybrané problematiky. Jejich naplnění bylo realizováno ve stejnojmenné části práce, v níž jsme objasnili základní terminologii a vytvořili relativně ucelenou základnu poznatků týkající se bodového systému v České republice.

V souladu s cíli se nám v teorii konkrétně podařilo:

- nastínit problematiku bodového systému – stran vymezení základních pojmů včetně historie právních předpisů silničního provozu, příkladů bodových systémů ze zahraničí, přiblížení hlavních cílů a fungování bodového systému v České republice, včetně objasnění, jakým způsobem se body přidělují, odečítají, kdy je možno podat námitky proti bodům, a za jakých podmínek lze požádat o vrácení řidičského oprávnění,
- vytvořit přehled a vývoj bodovaných řidičů v rámci České republiky podle různých členění, a následně zhodnotit účinnost bodového systému na snížení úmrtnosti, a na celkovou bezpečnost silničního provozu,
- zpracovat statistické údaje týkající se nehodovosti a následně vyhodnotit údaje týkající se účinnosti zavedení bodového systému na snížení nehodovosti,
- poukázat na dopravní výchovu, která je jedním z nástrojů prevence dopravní nehodovosti.

Na poznatky zpracované v teoretické části navazoval oddíl praktický, kde byly **empirické cíle** práce naplněny pomocí průzkumu a výzkumu.

Na tyto hlavní a dílčí cíle navázaly deskriptivní a relační problémy a formulace hypotéz. Následně jsme provedli podrobnou charakteristiku výzkumného šetření. Páteří empirické části práce jsou výsledky výzkumného šetření. Celá tato kapitola je tvořena přehledným a logickým způsobem, který se vyznačuje tím, že je v každé části výzkumného šetření patrné, který z dílčích cílů byl naplněn, a jakým způsobem.

Po vyhodnocení výsledků výzkumu jsme dospěli ke zjištění, že zavedení bodového systému mělo výrazný vliv na snížení počtu úmrtí osob na následky dopravních nehod, a to minimálně v počátečním období (od července 2006 do prosince 2009, kdy probíhal náš výzkum). Většina řidičů se stala ukázněnější, ale potom se bohužel přizpůsobili nastaveným podmínkám a přestali se tolik obávat represivních opatření.

Tato diplomová práce přinesla i pro jejího zpracovatele zajímavá zjištění, která se objevují ve výsledcích výzkumného šetření. Překvapivé pro nás bylo např. zjištění, že co se týká informovanosti a znalostí o bodovém hodnocení řidičů, tak existuje velké procento řidičů, kteří neznají zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, i přesto, že je to jeden ze základních předpisů v silniční dopravě. Proč tomu tak je, by mohlo být námětem k dalšímu zkoumání.

Na druhou stranu, ale většina řidičů odpověděla kladně, že znají stav svého bodového konta, což je podstatné, aby se „nevybodovali“ a nepřišli tak o řidičská oprávnění.

Z pedagogického hlediska může tato diplomová práce sloužit jako studijní materiál pro širokou veřejnost jak při různých dopravních školeních, tak při vyučování dopravní výchovy, v autoškolách nebo při školeních bezpečné jízdy, profesní způsobilosti řidičů a dalších školeních.

Bodový systém hodnocení řidičů musí být, dle mého názoru, zachován, protože se potvrdila jeho očekávaná preventivní úloha. Otázkou ale zůstává, jakým způsobem ho ještě zdokonalit, abychom ještě více zvýšili jeho účinnost a produktivnost?!

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

| | |
|--------------|-------------------------------|
| apod. | a podobně |
| atd. | a tak dále |
| BESIP | bezpečnost silničního provozu |
| ČR | Česká republika |
| DC | dílčí cíl |
| MŠ | mateřská škola |
| např. | například |
| ORP | obec s rozšířenou působností |
| PČR | Policie České republiky |
| RVP | rámcové vzdělávací programy |
| tzv. | takzvaně |
| ust. | Ustanovení |
| ZŠ | základní škola |

SEZNAM LITERATURY A POUŽITÝCH ZDROJŮ

Aktuálně platný RVP ZV. *Národní ústav pro vzdělávání*. [online]. © 2011 – 2015 [cit. 2015-09-03]. Dostupné z: <http://www.nuv.cz/t/aktualne-platne-zneni-rvp-zv>

Ambrose Bierce citáty. *Citáty slavných osobností*. [online]. © 2016 [cit. 2016-04-01]. Dostupné z: <http://citary.net/>

AUTORŮ, kolektiv. Podklady k výuce témat dopravní výchovy v základních školách. *Metodický portál: Články* [online]. 28. 08. 2012, [cit. 2015-08-05]. Dostupný z WWW: <<http://clanky.rvp.cz/clanek/c/Z/16447/PODKLADY-K-VYUCE-TEMAT-DOPRAVNI-VYCHOVY-V-ZAKLADNICH-SKOLACH.html>>. ISSN 1802-4785.

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

Bezpečnost dopravy. Observatoř bezpečnosti silničního provozu. [online]. © 2008 – 2016 [cit. 2016-03-14]. Dostupné z: <http://www.czrso.cz/file/rozbor-vyvoje-smrteľnych-nasledku-dopravnich-nehod-v-cr-2006-2012/>.

Bodový systém. *Nová pravidla silničního provozu*. [online]. [2015] [cit. 2015-07-14]. Dostupné z: <http://www.novapradla.cz/BODOVY-SYSTEM/>.

Centrální registr řidičů. *Centrální registr řidičů* [online]. [2005] [cit. 2015-05-02]. Dostupné z: <http://www.eliska-crr.cz/>.

Centrum dopravního výzkumu. Analýza dopadů zákona č. 411/2005 Sb. a souvisejících předpisů na dopravní nehodovost. *Ministerstvo dopravy*. [online]. © 2007 [cit. 2015-08-26]. Dostupné z: <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/BCF2DC06-5624-47DC-B46D-43E5A849BFA0/0/Akompletanalyzal.pdf>.

DOLEŽALOVÁ, Olga. *Manuál pro tvorbu školních vzdělávacích programů na gymnáziích*. Praha: Výzkumný ústav pedagogický v Praze, c2007, 140 s. ISBN 978-80-87000-13-7.

Dopravní výchova. *BESIP*. [online]. © 2012 [cit. 2015-08-11]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova>.

Dopravní výchova pro MŠ interaktivně. *BESIP*. [online]. © 2012 [cit. 2015-08-11]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova/predskolni-deti/dopravni-vychova-pro-ms-interaktivne>.

Dopravní výchova. *Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy*. [online]. © 2013 – 2015 [cit. 2015-08-11]. Dostupné z: <http://www.msmt.cz/vzdelavani/zakladni-vzdelavani/podklady-k-vyuce-temat-dopravni-vychovy-v-zakladnich-skolach>.

Dopravní výchova ve školách povinně. *ŠIK CZ*. [online]. © 2014 [cit. 2015-08-11]. Dostupné z: <http://www.sikcz.cz/article/id/114>.

DVOŘÁK, František. Muži bourají v Česku čtyřikrát víc než ženy. *Auto.iDNES.cz* [online]. 2014, 2014 [cit. 2015-10-08]. Dostupné z: http://auto.idnes.cz/muzi-ridi-hur-nez-zeny-06v-/automoto.aspx?c=A140113_163359_automoto_fdv.

ELVIK, Rune a Truls VAA. *The handbook of road safety measures*. 2nd ed. San Diego, CA: Elsevier, 2005, xii, 1078 p. ISBN 00-804-4091-6. Dostupné také z: http://www.cmfclearinghouse.org/study_detail.cfm?stid=14.

Gabriel Laub citáty. *Citáty slavných osobností*. [online]. © 2015 [cit. 2015-09-10]. Dostupné z: <http://citaty.net/>

GAVORA, Peter. *Úvod do pedagogického výzkumu*. Brno: Paido, 2000, 207 s. Edice pedagogické literatury. ISBN 80-859-3179-6.

CHRÁSKA, Miroslav. *Metody pedagogického výzkumu: základy kvantitativního výzkumu*. Vyd. 1. Praha: Grada, 2007. Pedagogika (Grada). ISBN 978-80-247-1369-4.

CHRÁSKA, Miroslav. *Úvod do výzkumu v pedagogice: základy kvantitativně orientovaného výzkumu*. 1. vyd. Olomouc: Univerzita Palackého, 2003. ISBN 80-244-0765-5.

CHRÁSKA, Miroslav. *Úvod do výzkumu v pedagogice*. 2. vyd. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2006, 168 s. ISBN 80-244-1367-1.

CHRÁSKA, Miroslav a Ilona KOČVAROVÁ. *Kvantitativní design v pedagogických výzkumech začínajících akademických pracovníků*. 1. vyd. Zlín: Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, Fakulta humanitních studií, 2014. ISBN 978-80-7454-420-0.

International comparability of statistics on road traffic injuries. *United Nations Economic Commission for Europe*. [online]. 6.7.2011 [cit. 2015-08-14]. Dostupné z: <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2011/wp6/ECE-TRANS-WP6-2011-pres04e.pdf>.

Iva Nováková. Ferda v autoškole. *BESIP*. [online]. © 2012 [cit. 2015-08-11]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova/zaci-zakladni-skoly/prvni-stupen/ferda-v-autoskole>

Iva Provalilová. Metodika dopravní výchovy v předškolním věku dítěte. *Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.* [online]. © 2009 [cit. 2015-09-04]. Dostupné z: <http://www.dopravnialarm.cz/media/file/ms-metodika-dopravni-vychovy-v-predskolnim-veku-ditete.pdf>

Iva Provalilová. Metodika dopravní výchovy pro učitele středních škol a středních odborných učilišť. *Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.* [online]. © 2009 [cit. 2015-09-04]. Dostupné z: <http://www.dopravnialarm.cz/media/file/ms-metodika-dopravni-vychovy-v-predskolnim-veku-ditete.pdf>

Jean Paul citáty. *Citáty slavných osobností*. [online]. © 2015 [cit. 2015-08-09]. Dostupné z: <http://citaty.net/>

Jindřich Štreit citáty. *Citáty slavných osobností*. [online]. © 2016 [cit. 2016-03-09]. Dostupné z: <http://citaty.net/>

Johannes Robert Becher citáty. *Citáty slavných osobností*. [online]. © 2016 [cit. 2016-03-09]. Dostupné z: <http://citaty.net/>

Josef Montag a Lucie Zapletalová. Bodový systém a jeho vliv na počet smrtelných nehod. *Národohospodářský ústav Akademie věd České republiky, v. v. i. .* [online]. © 2015 [cit. 2015-08-25]. Dostupné z: http://idea.cerge-ei.cz/files/IDEA_Studie_02_2015.pdf

kpt. Mgr. Veronika Benediktová. 90 let dopravní policie. *Policie České republiky*. [online]. © 2009 [cit. 2015-05-03]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/90-let-dopravni-policie.aspx>

LERCH, Tomáš. ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČESKÉ REPUBLIKY. *Vývoj dopravní nehodovosti za rok 2014* [online]. 2015 [cit. 2015-07-30].

Mgr. Jan Hercik, Ph.D. Historický vývoj dopravy. *Katedra geografie Přírodovědecké fakulty UP v Olomouci*. [online]. 2008 [cit. 2015-05-03]. Dostupné z: <http://geography.upol.cz/soubory/lide/hercik/GEDP/Prednasky/historie.pdf>

Mgr. Zuzana Strnadová. Dopravní výchova jako celoživotní proces. *Centrum dopravního výzkumu*. [online]. 9. 1. 2015 [cit. 2015-08-28]. Dostupné z: <http://www.czrso.cz/clanky/dopravni-vychova-jako-celozivotni-proces/>

MIKULÍK, J. Závěry Silniční konference 2013: Plnění Národní strategie bezpečnosti silničního provozu v roce 2012 – varovná výzva. *Silniční obzor* [online]. 2013, 2013(11) [cit. 2015-09-06]. Dostupné z: <http://www.silnicnispolecnost.cz/cs/casopisy/silnicni-obzor/aktuality/174-silnicni-obzor-11-2013>.

Montag, Josef. 2013. *A Radical Change in Traffic Law: Effects on Facilities in the Czech Republic*. CERGE-EI Working Paper no. 484. The Center for Economic Research and Graduate Education – Economic Institute, Prague. <http://ideas.repec.org/p/cer/papers/wp484.html>.

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 - 2020. *599/2011*. 2011. Dostupné také z: <http://www.ibesip.cz/cz/besip/strategicke-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>.

PÅL ULLEBERG OG PETER CHRISTENSEN. Virker "Sei ifrå!" filosofien?: utvikling i antall skadde og drepte ungdommer i bil i Hordaland og Sogn og Fjordane. Oslo: Transportøkonomisk institutt, 2007. ISBN 82-480-0734-0.

PELIKÁN, Jiří. *Základy empirického výzkumu pedagogických jevů*. Praha: Karolinum, 2007, 270 s. ISBN 978-80-7184-569-0.

Podklady pro výuku DV na ZŠ. *Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy*. [online]. © 2013 – 2015 [cit. 2015-09-03]. Dostupné z: <http://www.msmt.cz/file/31653/>.

PORADA, Viktor. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000, 378 s. Vysokoškolská právnická učebnice. ISBN 80-7201-212-6.

Prawo o ruchu drogowym. *Prawooruchudrogowym.pl*. [online]. © 2015 [cit. 2015-08-13]. Dostupné z: <http://prawooruchudrogowym.pl/>.

Regulations. *Road Traffic Research*. [online]. © 2007 [cit. 2015-08-27]. Dostupné z: http://www.csizpete.lv/files/Legislation_regulations.html.

ROSENBACH, František. *Automobilista před zákonem: Právnícká příručka. [Díl první]*. V Praze: Státní nakladatelství, 1930. 208.

Sborník příspěvků konference BRNOSAFETY 2014: 15.-16.9.2014, CDV. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2014, 82 s. ISBN 978-80-86502-73-1.

Statistika nehodovosti. *Policie České republiky*. [online]. © 2015 [cit. 2015-08-18]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>.

Statistiky k bodovému hodnocení. *Ministerstvo dopravy*. [online]. © 2006 [cit. 2015-08-18]. Dostupné z: http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridicke_prukazy_Autoskoly/Statistiky/sbh.htm.

STOJAN, Mojmir. *Škola a zdraví 21: aktuální otázky dopravní výchovy*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita ve spolupráci s MSD, 2009, 128 s. ISBN 978-80-210-5125-6.

STOJAN, Mojmir. *Škola a zdraví 21: school and health 21 : problematika dopravní výchovy na ZŠ a SŠ v etapě řešení 2009 = the issue of road safety education in elementary and secondary schools in the stage of solving 2009*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2009, 1 CD-ROM. ISBN 978-80-210-5108-9.

Straßenverkehrsgesetz. *Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz*. [online]. © 2015 [cit. 2015-08-13]. Dostupné z: <http://www.gesetze-im-internet.de/stvg/>.

Školení bezpečné jízdy. *12bodů.cz*. [online]. © 2011-2015 [cit. 2015-07-27]. Dostupné z: <http://www.12bodů.cz/skoleni-bezpecne-jizdy.html>

Tomáš Garrigue Masaryk citáty. *Citáty slavných osobností*. [online]. © 2015 [cit. 2015-08-09]. Dostupné z: <http://citaty.net/>

Usnesení vlády ze dne 28. dubna 2004 č. 394, o rámcové Národní strategii bezpečnosti silničního provozu, 2004.

Vládní návrh č. 576 na vydání zákona, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů a zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Vládní nařízení č. 11/1951 Sb., jímž se provádí zákon o provozu na veřejných silnicích. In: Česká republika: Sbíрка zákonů, ročník 1951, číslo 11.

Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV). *Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz*. [online]. © 2015 [cit. 2015-08-13]. Dostupné z: http://www.gesetze-im-internet.de/fev_2010/BJNR198000010.html.

Vyhláška č. 32/2001 Sb., o evidenci dopravních nehod. In: Česká republika: Sbíрка zákonů, ročník 2001, číslo 32.

Vyhláška č. 87/1964 Sb., o řídičských průkazech. In: Česká republika: Sbírka zákonů, ročník 1964, číslo 87.

Vyhláška č. 196/1953 Ú.l., o provozu na silnicích. In: Česká republika: Sbírka zákonů, ročník 1953, číslo 196.

Vyhláška č. 328/1951 Ú.l.I, o způsobilosti vozidel k provozu na veřejných silnicích, o způsobilosti k jejich řízení a o péči o rozvoj motorismu. In: Česká republika: Sbírka zákonů, ročník 1951, číslo 328.

Wernher von Braun citáty. *Citáty slavných osobností.* [online]. © 2016 [cit. 2016-04-09]. Dostupné z: <http://citaty.net/>

Workshop Report. Cieca – The international Commission for Driver Testing. [online]. © 2010 – 2016 [cit. 2016-03-13]. Dostupné z: https://www.google.cz/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&ved=0ahUKEwjOvdya_r3LAhWhg3IKHYg3DW8QFggjMAE&url=http%3A%2F%2Fwww.cieca.eu%2Fdownload.asp%3Ffile%3DWorkshopReportEN_final.pdf&usg=AFQjCNGGwbM42U0NL6KGXmL0-oQJrbdyrQ&cad=rja.

Zákony. *Portál veřejné správy.* [online]. [2005] [cit. 2015-05-04]. Dostupné z: <https://portal.gov.cz/app/zakony/zakonInfo.jsp?idBiblio=60502&nr=411~2F2005&rpp=15#local-content>.

Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. In: Česká republika: Sbírka zákonů, ročník 2009, číslo 40.

Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích. In: Česká republika: Sbírka zákonů, ročník 1990, číslo 200.

Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. In: Česká republika: Sbírka zákonů, ročník 2000, číslo 247.

Zákon č. 314/2002 Sb., o stanovení obcí s pověřeným obecním úřadem a stanovení obcí s rozšířenou působností. In: Česká republika: Sbírka zákonů, ročník 2002, číslo 314.

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: Česká republika: Sbírka zákonů, ročník 2000, číslo 361.

Zákon č. 561/2004 Sb., o předškolním, základním, středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání (školský zákon). In: Česká republika: Sbírka zákonů, ročník 2004, číslo 561.

ŽÁDNÍK, Štěpán. Máme bodový systém i lepší auta, ale horší řidiče-nováčky: Nehodovost klesá, ale na Evropu to pořád nestačí. *Respekt* [online]. 2013 [cit. 2015-08-26]. ISSN 1801-1446. Dostupné z: <http://www.respekt.cz/fokus/mame-bodovy-system-i-lepsi-auta-ale-horsi-ridice-novacky>.

9th Annual Road Safety Performance Index (PIN) Report. *European Transport Safety Council.* [online]. © 2014 [cit. 2015-08-20]. Dostupné z: <http://etsc.eu/9th-annual-road-safety-performance-index-pin-report/>.

SEZNAM TABULEK

| | |
|--|----|
| Tabulka 1 - Přehled počtu bodovaných řidičů podle jednotlivých krajů | 37 |
| Tabulka 2 - Kontingenční tabulka - Pohlaví versus souhlas se zavedeným bodovým systémem | 68 |
| Tabulka 3 - Test dobré shody chí-kvadrát - Pohlaví versus souhlas se zavedeným bodovým systémem..... | 68 |
| Tabulka 4 - Kontingenční tabulka - Počty řidičů, kteří spáchali bodově hodnocené přestupky nebo trestné činy | 69 |
| Tabulka 5 - Test dobré shody chí-kvadrát - Věk versus páchaní bodově hodnocených přestupků nebo trestných činů | 69 |
| Tabulka 6 - Test dobré shody chí-kvadrát - Různě velké pozorované četnosti..... | 71 |
| Tabulka 7 - Test dobré shody chí-kvadrát - Četnosti úmrtí osob do 24 hod. na následky dopravních nehod..... | 71 |
| Tabulka 8 - Srovnání systémů bodového hodnocení v Evropě | 90 |

SEZNAM GRAFŮ

| | |
|---|----|
| Graf 1 - Vývoj bodovaných řidičů v letech 2007-2015 | 33 |
| Graf 2 - Počet bodovaných řidičů podle pohlaví | 33 |
| Graf 3 - Vývoj 12 bodových řidičů v letech 2007-2015 | 35 |
| Graf 4 - Vývoj počtu bodovaných přestupků a trestných činů v letech 2007-2015 | 36 |
| Graf 5 - Počet usmrcených osob do 24 hodin po nehodě v letech 1990-2014 | 43 |
| Graf 6 - Počet těžce zraněných osob 1990-2014 | 44 |
| Graf 7 - Počet lehce zraněných osob 1990-2014 | 45 |
| Graf 8 - Znalost zákona o silničním provozu | 64 |
| Graf 9 - Registrace změn v předpisech po zavedení bodového systému | 64 |
| Graf 10 - Znalost stavu vlastního bodového konta | 65 |
| Graf 11 - Hodnocení znalostí bodového systému | 65 |
| Graf 12 - Názory na přiměřenost trestů v podobě bodového systému | 66 |
| Graf 13 - Znalost výše bodů za spáchaný přestupek nebo trestný čin | 66 |
| Graf 14 - Hypotéza č. 1 - Vztah mezi pohlavím a souhlasem se zavedeným bodovým systémem | 68 |
| Graf 15 - Hypotéza č. 2 - Vztah mezi věkem a páčáním bodově hodnocených přestupků nebo trestných činů | 70 |
| Graf 16 - Hypotéza č. 2 - Četnosti úmrtí osob do 24 hod. na následky dopravních nehod | 71 |

SEZNAM OBRÁZKŮ

| | |
|--|----|
| Obrázek 1 - Rozložení států s bodovým systémem v Evropské unii..... | 23 |
| Obrázek 2 - Vývoj počtu nehod na pozemních komunikacích trend od roku 1980 | 41 |
| Obrázek 3 - Dopravní výchova..... | 54 |

PŘÍLOHY

Příloha č. 1: přehled jednání spočívajících v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání

| Porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích | Počet bodů |
|--|------------|
| řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo v takové době po jeho požití, po kterou je řidič ještě pod vlivem alkoholu, je-li zjištěný 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 | 7 |
| odmítnutí řidiče podrobit se vyšetření podle jiného právního předpisu ² ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou | 7 |
| způsobení dopravní nehody porušením povinnosti řidiče, při které došlo k usmrcení nebo k těžké újmě na zdraví jiné osoby | 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 | 7 |
| při jízdě na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla otáčení se nebo jízda v protisměru nebo couvání v místě, kde to není dovoleno | 7 |
| vjíždění na železniční přejezd v případech, ve kterých je to zakázáno | 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 | 7 |
| předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to zákonem zakázáno | 7 |
| řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržen řidičský průkaz | 7 |

| | |
|--|---|
| řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích | 5 |
| překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 40 km.h ⁻¹ a více v obci nebo o 50 km.h ⁻¹ a více mimo obec | 5 |
| nezastavení vozidla na signál, který příkazuje řidiči zastavit vozidlo, nebo nezastavení vozidla na pokyn „Stůj“ daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou k řízení tohoto provozu | 5 |
| ohrožení jiného řidiče při přejíždění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého | 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 | 5 |
| při řízení vozidla ohrožení chodce na přechodu a neumožnění nerušeného a bezpečného přejetí vozovky | 4 |
| nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě | 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 ⁴²⁾ | 4 |
| řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění | 4 |
| porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí podle § 6 | 4 |
| překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 20 km.h ⁻¹ a více v obci nebo o 30 km.h ⁻¹ a více mimo obec | 3 |
| nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit | 3 |

| | |
|---|---|
| překročení povolených hodnot stanovených jiným právním předpisem při kontrolním vážení vozidla podle jiného právního předpisu | 3 |
| řízení motorového vozidla bez držení platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče ⁴⁾ | 3 |
| porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu | 3 |
| neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil | 2 |
| překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o více než 5 km.h ⁻¹ a méně než 20 km.h ⁻¹ v obci nebo o více než 10 km.h ⁻¹ a méně než 30 km.h ⁻¹ mimo obec | 2 |
| držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla | 2 |

Příloha č. 2: srovnání systémů bodového hodnocení v Evropě

| STÁT | ROK ZAVEDENÍ | POČET BODŮ | PŘÍČÍTÁNÍ/ODEČÍTÁNÍ |
|--------------------|-----------------|------------|---------------------|
| NĚMECKO | 1974 | 18 | PŘÍČÍTÁNÍ |
| | OD 1. 5. 2014 | 8 | |
| FRANCIE | 1992 | 12 | ODEČÍTÁNÍ |
| POLSKO | 1993 | 21 | ODEČÍTÁNÍ |
| ŘECKO | 1993 | 25 | PŘÍČÍTÁNÍ |
| VELKÁ BRITÁNIE | 1995 | 12 | PŘÍČÍTÁNÍ |
| CHORVATSKO | 1996 | 7 | ODEČÍTÁNÍ |
| SLOVINSKO | 1998 | 18 | PŘÍČÍTÁNÍ |
| BULHARSKO | 2000 | 39 | ODEČÍTÁNÍ |
| IRSKO | 2001 | 12 | PŘÍČÍTÁNÍ |
| KYPR | 2001 | 12 | PŘÍČÍTÁNÍ |
| LUCEMBURSKO | 2002 | 12 | ODEČÍTÁNÍ |
| ITÁLIE | 2003 | 20 | ODEČÍTÁNÍ |
| LOTYŠSKO | 2004 | 16 | ODEČÍTÁNÍ |
| MAĎARSKO | 2004 | 18 | PŘÍČÍTÁNÍ |
| MALTA | 2004 | 12 | PŘÍČÍTÁNÍ |
| NORSKO | 2004 | 12 | PŘÍČÍTÁNÍ |
| DÁNSKO | 2005 | 3x* | PŘÍČÍTÁNÍ |
| RAKOUSKO | 2005 | 3x* | PŘÍČÍTÁNÍ |
| ŠPANĚLSKO | 2006 | 12 | ODEČÍTÁNÍ |
| ČESKÁ REPUBLIKA | 2006 | 12 | PŘÍČÍTÁNÍ |

Tabulka 8 - Srovnání systémů bodového hodnocení v Evropě

* specifický systém bodového hodnocení známý jako 3 krát a dost

Příloha č. 3: vzor použitého dotazníku

Vážení respondenti,

dovoluji si Vás oslovit tímto jednoduchým dotazníkem k získání potřebných informací týkající se mého výzkumu v oblasti zavedeného bodového systému řidičů. Cílem je zjistit, jaká je úroveň informovanosti řidičů o bodovém systému.

Dotazník je anonymní a jeho vyplnění Vám nezabere příliš času.

Předem všem děkuji za ochotu a spolupráci.

Bc. Silvie Hronová – studentka magisterského studia PdF Univerzity Palackého v Olomouci

1. **Pohlaví:** muž žena
2. **Věk:** let
3. **Jste držitelem (kou) nějaké skupiny řidičského oprávnění?** ano ne
4. **Kolik let vlastníte řidičský průkaz? (Odpovězte v případě, že jste na předchozí otázku odpověděl (a) „ano“).**
 - do jednoho roku
 - 1 – 2 roky
 - 5 let
 - 5 – 10 let
 - více než 10 let
5. **Prostudoval (a) jste si Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů?** ano ne
6. **Souhlasíte s bodovým systémem, který je v ČR zavedený od 1. 7. 2006?**
 - ano
 - ne
 - nevím
 - vlastní názor

.....

7. Zaregistroval (a) jste po zavedení bodového systému nějaké změny v předpisech?

- ano
- ne
- nevím
- v případě, že ano, jaké?

.....

8. Jakým způsobem se body přidělují?

- připočítávají se do max. počtu 12 bodů
- odpočítávají se od horní hranice 12 bodů
- připočítávají se do max. počtu 14 bodů

9. Víte, za jakou dobu můžete opět požádat o vrácení řidičského oprávnění?

- nejdříve po uplynutí poloviny sankce zákazu činnosti
- nejdříve po uplynutí 1 roku ode dne pozbytí řidičského oprávnění
- kdykoliv
- nevím, nejsem si jist/á

10. Víte, kolika trestnými body je ohodnocen nejzávažnější přestupek? Číslo:

11. Snažíte se po zavedení bodového systému více dodržovat předpisy? ano ne

12. Znáte stav svého bodového konta?

- určitě ano
- určitě ne
- myslím, že ano
- myslím, že ne
- nevím

13. Spáchal (a) jste v době od 1. 7. 2006 až dosud přestupek nebo trestný čin, za který Vám byly přiděleny body?

- určitě ano
- určitě ne
- myslím, že ano
- myslím, že ne
- nevím

14. Víte, kolik Vám za spáchaný přestupek nebo trestný čin bylo uděleno bodů? (Odpovězte na otázku v případě, že jste na předchozí otázku odpověděl (a) „určitě ano“).

- určitě ano
- určitě ne
- myslím, že ano
- myslím, že ne
- nevím

15. Změnilo se Vaše chování v silničním provozu, když jste zjistil (a), že Vám byly přiděleny trestné body? (Vyplňujte v případě, pokud jste odpověděl (a) na otázku č. 13 "určitě ano").

- ano, snažím se, aby se to již neopakovalo
- ani ne, jen jsem se vyhýbal (a) místům, kde bych mohl (a) být kontrolován (a)
- ne, neřešil (a) jsem to

16. Jsou podle Vás tresty v podobě bodového systému přiměřené?

- samozřejmě ano
- spíše ano
- nevím
- spíše ne
- rozhodně ne

17. Ohodnořte své znalosti bodového systému známkou. (Známkování jako ve škole).

1

2

3

4

5

18. Máte další komentář k tématu?