

**Česká zemědělská univerzita v Praze**

**Provozně ekonomická fakulta**

**Katedra statistiky**



**Bakalářská práce**

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

**Barbora Biňovcová**

© 2019 ČZU v Praze

# ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Provozně ekonomická fakulta

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Barbora Biňovcová

Provoz a ekonomika

Název práce

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

Název anglicky

**The point system of the Czech Republic and its influence on traffic safety**

---

### Cíle práce

Cílem práce je analyzovat zavedení bodového systému hodnocení řidičů v dopravě. Bude zkoumán vliv systému na snížení dopravních nehod a na snížení nehod s újmou na zdraví, na počty přestupků v dopravě s ohledem na jejich závažnost a genderový pohled. Výsledkem analýz bude formulace doporučení a návrhů pro zvýšení bezpečnosti v silničním provozu. Podkladové údaje budou získány z databáze Policie České republiky, Českého statistického úřadu, Ministerstva dopravy ČR a statistických údajů od Českého sdružení obětí dopravních nehod.

### Metodika

Získané statistické údaje budou zpracovávat pomocí časových řad a indexní analýzy.

### Harmonogram:

Studium odborné literatury a odborných textů: 03/2018-09/2018

Předložení konečné podoby literární rešerše: 10/2018

Výběr a zpracování dat: 08/2018-01/2019

Předložení konečné podoby bakalářské práce: 15.2. 2019

**Doporučený rozsah práce**

30-50 stran

**Klíčová slova**

bodový systém, doprava, dopravní nehoda, řidič, integrovaná záchranný systém, statistická analýza

---

**Doporučené zdroje informací**

- BERAN, Tomáš. Nová pravidla silničního provozu – Bodový systém a další změny silničního zákona od 1.7.2006 – Podrobný výklad včetně novely č. 226/2006 Sb.. 4. vydání, aktualizované. Brno: Computer Press, a.s., 2006, 99 s. ISBN: 80-251-0909-7.
- ČERVENÝ, Zdeněk; ŠTAUF, Václav. Přestupkové právo. 14. aktualizované vydání. Praha: Linde Praha a. s., 2007. 495 s. ISBN 978-80-7201- 651-8.
- HINDLS, Richard, HRONOVÁ, Stanislava, SEGER, Jan, FISCHER, Jakub. Statistika pro ekonomy. 8. vydání. Praha: Professional Publishing. 2007, 415 s. ISBN: 978-80-86946-436.
- KOVALČÍKOVÁ, Daniela; ŠTANDERA, Jan. Zákon o provozu na pozemních komunikacích. Vydání první. Praha: C. H. Beck, 2007. 586 s. ISBN 978-80-7179-648-0.
- KOŽÍŠEK, Petr. Z dějin silniční dopravy 1. Praha: Národní technické muzeum, 2005. 95 s. ISBN 80-7037-140-4.
- KUČEROVÁ, Helena. Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou. Vydání první. Praha: Leges, s.r.o., 2008. 570 s. ISBN 978-80-87212-03-5.
- Magnello, Eileen, Loon, Van, Borin. Statistika – Seznamte se... Vydání první. Portál. ISBN: 978-80-7367-753-4.
- SVATOŠOVÁ, Libuše, KÁBA, Bohumil. Statistické metody II. 1. vydání. Praha: Česká zemědělská univerzita v Praze, Provozně ekonomická fakulta, 2014, 107 s. ISBN: 978-80- 213-1736-9.
- 

**Předběžný termín obhajoby**

2018/19 LS – PEF

**Vedoucí práce**

doc. Ing. Marie Prášilová, CSc.

**Garantující pracoviště**

Katedra statistiky

Elektronicky schváleno dne 24. 1. 2019

prof. Ing. Libuše Svatošová, CSc.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 5. 2. 2019

Ing. Martin Pelikán, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 04. 03. 2019

---

### **Čestné prohlášení**

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

V Praze dne 15. 03. 2019

---

### **Poděkování**

Ráda bych touto cestou poděkovala vedoucí práce, doc. Ing. Marii Prášilové, CSc., za trpělivost a péči, kterou mi věnovala v průběhu psaní této práce.

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

## **Abstrakt**

Bakalářská práce hodnotí dopad bodového systému na snížení nehodovosti a na zvýšení bezpečnosti na silnicích v České republice. Vlastní práce obsahuje analýzu nehodovosti v letech 1993–2018 a rozbor počtu zraněných a usmrcených osob při dopravních nehodách v letech 1990–2017. V práci je sledováno, do které skupiny bodovaných dopravních přestupků patří řidiči nejčastěji, dále se věnuji pohledu na počty bodů žen a mužů a také sleduji počty bodovaných řidičů a řidičů, kteří dosáhli 12 bodů. Data byla získána od Policie České republiky, Českého statistického úřadu a Ministerstva dopravy ČR. V závěru práce jsou uvedeny návrhy a doporučení, kterými se legislativa silničního provozu může do budoucna vylepšit.

**Klíčová slova:** bodový systém, doprava, dopravní nehoda, řidič, integrovaný záchranný systém, statistická analýza

# **The point system of the Czech Republic and its impact on road safety**

## **Abstract**

This bachelor thesis aims to evaluate the impact of the point system of the Czech Republic and to what extent, if at all, the system contributed to decrease the number of traffic accidents and to improve the road safety. The practical part of this thesis analyses the traffic accidents between years 1993–2018 along with the number of wounded or dead participants of the above-mentioned accidents between 1990–2017. Thesis focuses on the most frequent group of drivers (based on the points), the comparison of the amount of points of male and female drivers is elaborated and finally, the groups of drivers divided by the number of points along with the group of drivers with the maximum amount of points (12). The data are secondary data from the databases of the Czech Republic Police, Czech Statistical Office and the Ministry of Transport Czech Republic. The results of the practical part along with suggestions and recommendations for improvement of legislation regarding the road safety are presented in the final part of thesis.

**Keywords:** point system, transportation, traffic, traffic accident, driver, integrated rescue system, statistical analysis

# Obsah

<b>1 Úvod</b> .....	<b>10</b>
<b>2 Cíl práce a metodika</b> .....	<b>12</b>
2.1 Cíl.....	12
2.2 Metodika .....	12
2.2.1 Časové řady a jejich analýza.....	12
<b>3 Literární rešerše</b> .....	<b>15</b>
3.1 Historie bodového systému .....	15
3.2 Charakteristika bodového systému .....	15
3.3 Porušení povinností v souvislosti s provozem na pozemních komunikacích ..	18
3.4 Dopravní nehoda .....	19
3.5 Delikty v provozu na pozemní komunikaci .....	22
3.6 Sankce za porušení silničních pravidel .....	23
3.7 Pozemní komunikace .....	23
3.8 Registr řidičů.....	24
3.9 Bezpečnost silničního provozu .....	24
3.10 Dopravní výchova a prevence .....	26
3.11 Integrovaný záchranný systém.....	27
3.12 České sdružení obětí dopravních nehod.....	28
<b>4 Vlastní práce</b> .....	<b>30</b>
4.1 Vývoj počtu nehod v letech 1993–2018.....	30
4.2 Vývoj zraněných osob při dopravních nehodách v letech 1990-2017 .....	31
4.3 Vývoj usmrcených osob při dopravních nehodách v letech 1990-2017 .....	32
4.4 Struktura bodových skupin v letech 2006-2018.....	33
4.5 Struktura bodovaných řidičů podle pohlaví v letech 2006-2017 .....	35
4.6 Porovnání bodovaných a vybodovaných řidičů v letech 2006-2018 .....	36
<b>5 Výsledky a diskuse</b> .....	<b>37</b>
5.1 Zhodnocení bodového systému.....	37
<b>6 Závěr</b> .....	<b>39</b>
<b>7 Seznam použitých zdrojů</b> .....	<b>41</b>
<b>8 Přílohy</b> .....	<b>43</b>



## Seznam tabulek

Tabulka 1: Nejčtenější příčiny dopravních nehod zaviněné řidiči motorových vozidel .....	21
Tabulka 2: Příčiny nehod řidičů motorových vozidel s nejtragičtějším následky .....	21

## Seznam grafů

Graf 1: Vývoj počtu nehod .....	30
Graf 2: Vývoj počtu zraněných osob .....	31
Graf 3: Vývoj počtu usmrcených osob .....	32
Graf 4: Struktura bodových skupin, do kterých řidiči patří nejčastěji .....	33
Graf 5: Struktura bodovaných řidičů dle pohlaví (v %) .....	35
Graf 6: Porovnání bodovaných a vyhodovaných řidičů (v %) .....	36

## Seznam použitých zkratk

<b>ZOSP</b>	Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon č. 361/2000 Sb.)
<b>BESIP</b>	Bezpečnost silničního provozu
<b>ISZ</b>	Integrovaný záchranný systém
<b>HZS ČR</b>	Hasičský záchranný sbor ČR

# 1 Úvod

Doprava je nedílnou součástí života lidí. Mnoho lidí dojíždí každodenně za prací, za volnočasovými aktivitami, či cestuje pro radost. V dnešní době není časté, aby se člověk přesouval z bodu A do bodu B pěšky, jedná-li se o vzdálenosti v rámci desítek kilometrů. Pokud by se tak rozhodl učinit, cesta by trvala dlouho a bylo by to velice neefektivní. Doprava jako taková je účelný přesun prostředků dopravy v rámci dopravních cest. Z dopravy přímo vyplývá přeprava, ať již osob či zboží. Dopravu lze rozdělit například dle typu dopravní cesty, tedy na silniční (automobil, autobus, motocykl, trolejbus...), kolejovou (železnice, metro, tramvaj...), vodní, leteckou, kombinovanou, ale i kosmickou.

V České republice žije přibližně 10,6 milionů obyvatel. Většinu populace tvoří dospělí obyvatelé (67 %), tedy lidé, kteří dle zákona mohou řídit automobil. Až dvě třetiny populace pak vlastní řidičský průkaz. Spolu s rostoucí populací se zvyšuje intenzita dopravy a počty dopravních prostředků. Vzhledem k silniční dopravě pak vzrostla značně poptávka po osobních automobilech. Tyto důvody logicky vedou k zatížení, někdy i k přetížení dopravních komunikací, a tím i ke zvýšenému porušování pravidel silničního provozu a ke zvětšování počtu dopravních nehod. Díky těmto souvislostem, tedy navýšení počtu osobních automobilů v dopravě s následným růstem počtu dopravních nehod byla v roce 1963 vytvořena „Meziministerská koordinační komise pro bezpečnost silničního provozu.“ A 1. května 1967 vznikl její výkonný orgán, označen zkratkou BESIP. V současné době je BESIP koordinačním orgánem Ministerstva dopravy České republiky pro bezpečnost silničního provozu, jehož náplní je koordinace činností v oblasti bezpečnosti na pozemních komunikacích a působení na lidského činitele. Tato instituce dále řídí celostátní kampaně, dopravní osvětu o osvědčených postupech a dopravní výchovu.

Česká republika má v průměru vyšší úmrtnost z dopravních silničních nehod (cca 70 úmrtí na 1 milion populace) než je průměr EU (cca 50 úmrtí na 1 milion populace). Kvůli vysoké nehodovosti a úmrtnosti v ČR tak vznikají nová opatření, která mají za účel snížit úmrtnost na silnicích a zajistit větší bezpečnost. Jedním z těchto opatření je bodový systém, který vešel v platnost roku 2006. Tento systém se zaměřuje na prevenci opakovaných přestupků či trestných činů na pozemních komunikacích. Takzvané body dostává účastník dopravní nehody či pachatel přestupků. Určitý počet bodů může zapříčinit až odebrání řidičského průkazu.

Bodový systém České republiky, jakožto nedílná součást prevence bezpečnosti s mladou historií vzniku, je v práci z důvodu zjištění skutečné interakce mezi zavedením tohoto systému a snížení nehodovosti na silničních komunikacích dále analyzován.

## **2 Cíl práce a metodika**

### **2.1 Cíl**

Cílem práce je analýza bodového systému hodnocení řidičů v České republice zavedeného v roce 2006. Práce ověří, do jaké míry systém dopomohl k snížení počtu dopravních nehod, dopravních nehod s újmou na zdraví a jaký vliv měl na počty přestupků v dopravě s ohledem na jejich závažnost. Součástí práce je také genderový pohled na diskutovanou problematiku. Na základě výsledných analýz jsou formulovány návrhy a doporučení pro zvýšení bezpečnosti v silničním provozu. Ukazatelé, které formují obsah této práce, pocházejí z materiálů, získaných z databáze Policie České republiky, Českého statistického úřadu, Ministerstva dopravy ČR a Českého sdružení obětí dopravních nehod.

### **2.2 Metodika**

Teoretická část bakalářské práce je zpracována na základě studia dostupné odborné literatury, knižní i elektronické, spolu s četnými webovými články a databázemi.

Získané statistické údaje (data), které byly převážně získány z databází Policie ČR, Ministerstva dopravy ČR a Eurostatu, jsou v této bakalářské práci analyzovány a zpracovávány pomocí elementárních charakteristik časových řad a indexních analýz. Software pro zpracování dat byl převážně program Statistica a MO Excel 2016.

#### **2.2.1 Časové řady a jejich analýza**

Časová řada je tvořena časově uspořádanými údaji (posloupnosti) zpravidla ve směru od minulosti do přítomnosti. Je to zobrazení náhodných událostí.

V bakalářské práci byly použity následující elementární charakteristiky<sup>1</sup>:

---

<sup>1</sup> SVATOŠOVÁ, Libuše, KÁBA, Bohumil. Statistické metody II. 1. vydání. Praha: Česká zemědělská univerzita v Praze, Provozně ekonomická fakulta, 2014, 107 s. ISBN: 978-80- 213-1736-9.

### **První absolutní diference**

První absolutní diference vyjadřuje absolutní přírůstky nebo úbytky zkoumaného ukazatele v určitém období proti období předcházejícímu t-1. Obecný vzorec pro výpočet je:

$$\Delta d_t = y_t - y_{t-1} \quad 1.1$$

### **Druhá absolutní diference**

Druhá absolutní diference charakterizuje absolutní zrychlení nebo zpomalení vývoje v dané časové řadě. Hodnotu druhé diference získáme rozdílem prvních absolutních diferencí. Obecný vzorec pro výpočet je:

$$d^{(2)}y_t = dy_t - dy_{t-1} = y_t - 2y_{t-1} + y_{t-2} \quad 1.2$$

### **Koeficient růstu**

Řetězový index, také znám jako koeficient růstu, ve statistice reprezentuje příbytek či úbytek sledované hodnoty v daném časovém bodě. Obecný vzorec pro výpočet je:

$$k_t = \frac{y_t}{y_{t-1}} \quad 1.3$$

### **Bazický index**

Bazický index, oproti řetězovému indexu, reprezentuje příbytek či úbytek hodnot oproti počáteční hodnotě. Obecný vzorec pro výpočet je:

$$k_t = \frac{y_t}{y_1} \quad 1.4$$

### Průměrný koeficient růstu

Průměrný koeficient růstu je nejčastěji charakterizovaný pomocí geometrického průměru jednotlivých koeficientů růstu. Obecný vzorec pro výpočet je:

$$\bar{k} = \sqrt[n-1]{\frac{y_2}{y_1} \cdot \frac{y_3}{y_2} \cdots \frac{y_n}{y_{n-1}}} = \sqrt[n-1]{\frac{y_n}{y_1}}$$

1.5

## 3 Literární rešerše

### 3.1 Historie bodového systému

#### Vložkový systém

System podobný bodovému systému, který známe dnes, je možné najít v době existence Československa, a to konkrétně v roce 1951, kdy byla součástí řidičského průkazu vložka, obsahující deset útržků, bez kterých byl řidičský průkaz považován za neplatný. V případě, že řidič porušil nějaký dopravní předpis, byl mu jeden útržek odebrán. Útržky odebíral národní výbor spolu s národní bezpečností. V případě, že bylo řidiči odebráno všech 10 útržků, byl mu odebrán i řidičský průkaz<sup>2</sup>.

#### Kuponový systém

Původní vložkový systém byl v platnosti pouze 2 roky, v roce 1953 byl zaveden systém kuponový. Zvláštností bylo, že se tento systém vztahoval na řízení nejen motorových vozidel, ale i vozidel kolejových. Řidič při vydání řidičského průkazu získal také kupony se třemi čísly –1, 2 a 3. V případě, že řidič spáchal nějaký přestupek, dostal buď písemné pokárání, pokutu, nebo mu byl vyměněn jeho kupon za kupon s vyšším číslem. Pokud se řidič během následujících 6 měsíců nedopustil žádného provinění, byl mu zpět vrácen kupon původní. Pokud se však řidič, který měl kupon č. 3, dopustil přestupku, byl tento přestupek nahlášen komisi. V případě spáchání přestupku požití alkoholu docházelo automaticky k odebrání řidičského průkazu. Pokud byl řidiči odebrán řidičský průkaz třikrát po sobě, došlo k jeho odebrání natrvalo. Systém byl zrušen v roce 1956<sup>3</sup>.

### 3.2 Charakteristika bodového systému

Bodový systém byl zaveden 1. července 2006 zákonem č. 411/2005 Sb., a 226/2006 Sb., jež novelizoval zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, jinak také zákon o silničním provozu<sup>4</sup>.

---

<sup>2</sup> Dostupné z <https://www.cspds.cz/212-bodovy-system-v-evrope-a-v-ceske-republice>

<sup>3</sup> Dostupné z <https://www.cspds.cz/212-bodovy-system-v-evrope-a-v-ceske-republice>

<sup>4</sup> BERAN, Tomáš. *Právní rádce pro řidiče*. Brno: CPress, 2014. ISBN 978-80-264-0260-2

Bodový systém je definován v §123a zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu takto: „*Bodovým hodnocením se zajišťuje sledování opakovaného páchání přestupků nebo trestných činů, spáchaných porušením vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích řidičem motorového vozidla, nebo že se řidič porušování těchto povinností nedopouští* <sup>5</sup>. Přehled bodů je uveden v Příloze č. 1 této práce.

### **Důvody vzniku bodového systému**

Hlavním důvodem pro zavedení bodového systému bylo zvýšení bezpečnosti na pozemních komunikacích, spolu se snížením počtu dopravních nehod. V bodovém systému nejsou body sankcí za přestupek nebo trestný čin, ale jsou zpřísněním administrativního opatření, které na základě počtu bodů hodnotí závažnost spáchaného přestupku nebo trestného činu. Zákonodárci se zavedením tohoto systému inspirovali v sousedních zemích. Po zavedení stejného systému došlo v Německu, Polsku či Velké Británii ke zvýšení ukázněnosti řidičů a k vyšší ohleduplnosti vůči dalším účastníkům silničního provozu. Výrazně se také snížil počet dopravních nehod spolu se závažností jejich následků<sup>6</sup>.

### **Účel zavedení bodového systému**

Účelem zavedení tohoto systému je především postihovat recidivu páchání přestupků, jimiž se provinují řidiči pro které, jak vyplývá ze zkušeností i mimo Českou republiku není opakované trestání a ukládání sankcí dostatečně účinné. Jediným skutečně motivujícím postihem pro takového řidiče je hrozba ztráty řidičského oprávnění. Bodový systém je postaven tak, že řidič má možnost, dříve, než dojde k tomuto krajnímu řešení, své chování změnit a od opakovaného porušování předpisů upustit<sup>7</sup>.

---

<sup>5</sup> BUŠTA, Pavel. *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem*. Praha: JUDr. Pavel Bušta, 2016. ISBN 978-80-906024-1-0.

<sup>6</sup> BUŠTA, Pavel. *Zákon o silničním provozu s komentářem: (ve znění 31 novel)*. Praha: Venice Music Production, 2012. ISBN 978-80-904270-3-7

<sup>7</sup> BUŠTA, Pavel. *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem*. Praha: JUDr. Pavel Bušta, 2016. ISBN 978-80-906024-1-0.



## **Princip a fungování bodového systému**

Základním principem fungování bodového systému je jeho uplatňování pouze vůči řidičům motorových vozidel. Počty bodů udělovaných za každý přestupek jsou stanoveny pevně v příloze zákona, nelze tedy udělovat body za jiná provinění než ta, která jsou zde uvedena.

V případě provinění jsou body přičítány vždy od 2 do 7 bodů. V prvotním bodovém systému bylo přičítáno od 1 do 7 bodů. Při dosažení bodové hranice 12 bodů je přistoupeno k odebrání řidičského oprávnění na dobu 1 roku.

## **Započítávání trestných bodů**

Započítávání trestných bodů je upraveno v §123b zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu.

Body jsou zaznamenávány do 5 pracovních dnů ode dne, kdy bylo řidiči doručeno rozhodnutí nebo oznámení o pravomocné sankci za porušení povinností řidiče motorového vozidla při provozu na pozemních komunikacích. V případě, že se řidič dopustí jedním činem více přestupků nebo trestných činů, je mu započítán pouze ten nejzávažnější z nich, za jeden čin lze tedy přičíst maximálně 7 bodů. V případě dosažení počtu 12 bodů dochází k automatickému „vybodování“ a řidič je vyzván, aby nejpozději do 5 dnů od doručení výzvy odevzdal řidičský průkaz. V případě, že ze strany řidiče není na tuto výzvu reagováno a řidičský průkaz neodevzdá, dochází i přes to k zániku řidičského průkazu<sup>8</sup>.

Aktuální stav svého bodového konta si může řidič zjistit kdykoliv formou výpisu z registru řidičů, a to na jakémkoliv pobočce CzechPoint nebo na obecním úřadě.

## **Vrácení řidičského oprávnění**

Pokud řidič přijde o řidičské oprávnění na základě dosažení celkového počtu dvanácti bodů, může požádat o navrácení řidičského průkazu nejdříve po uplynutí 1 roku, kdy mu byl řidičský průkaz odebrán. Odebrání může být uděleno i na dobu delší než 1 rok. V takovém případě je možné podat žádost až po uplynutí stanovené lhůty.

Žádost o navrácení řidičského oprávnění je podávána žadatelem písemnou formou. K vrácení řidičského průkazu je nutné prokázat, že se žadatel podrobil přezkoušení

---

<sup>8</sup> BERAN, Tomáš. *Právní rádce pro řidiče*. Brno: CPress, 2014. ISBN 978-80-264-0260-2

z odborné způsobilosti a vyšetření zdravotní a psychické způsobilosti. Po vrácení řídičského oprávnění začíná řidič s čistým kontem a novým bodovým hodnocením, dochází k opětovnému přičítání bodů až do celkového počtu dvanácti bodů<sup>9</sup>.

### **Odečítání bodů**

Pokud řidič v době, kdy mu byl v registru řidičů uložen určitý počet bodů, nespáchá žádný přestupek nebo trestný čin, za který je možné uložit body, dochází po uplynutí doby 12 po sobě jdoucích kalendářních měsíců k odečtu 4 bodů z celkového počtu dosud dosažených bodů. Pokud řidič ani v následujících po sobě jdoucích 12 kalendářních měsících nespáchá žádný přestupek, dojde k odečtu dalších 4 bodů. V případě, že má řidič beztrestné období i v dalších 12 měsících dojde k odečtu zbývajících bodů. Po třech letech dojde tedy k celkovému obnovení bodového konta u řidiče, který dosáhl 11 bodů na kartě řidiče. Není možné odečíst body do mínusu, ale pouze do hodnoty nula<sup>10</sup>.

Řidič má ještě jinou možnost odečtu bodů, a to ve formě absolvování školení bezpečné jízdy. V případě úspěšného absolvování školení dochází k odečtu bodů na základě žádosti řidiče, ne z úřední povinnosti. Odečet bodů na základě potvrzení absolvování tohoto kurzu může být proveden pouze jedenkrát za kalendářní rok. Řidič, který tento kurz absolvuje, má nárok na odečet 3 bodů z bodového hodnocení řidiče<sup>11</sup>.

### **Námítka proti zápisu bodů**

Pro případy, kdy řidič nesouhlasí se zápisem bodů, může využít námítky proti zápisu bodů.

## **3.3 Porušení povinností v souvislosti s provozem na pozemních komunikacích**

Pokud se řidič proviní tím, že poruší povinnosti, které má v souvislosti s provozem na pozemních komunikacích, může se tak dopustit přestupku nebo trestného činu, na jejichž základě dojde k zápisu bodů do bodového hodnocení řidiče. Tato porušení jsou

---

<sup>9</sup> BERAN, Tomáš. *Právní rádce pro řidiče*. Brno: CPress, 2014. ISBN 978-80-264-0260-2

<sup>10</sup> SCHRÖTER, Zdeněk. *Nová pravidla a bodový systém: [včetně novel ze dne 25.4.2006]*. Praha: Grada, 2006. ISBN 80-247-1642-9.

<sup>11</sup> BUŠTA, Pavel. *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem*. Praha: JUDr. Pavel Bušta, 2016. ISBN 978-80-906024-1-0.

hodnoceny dle závažnosti výši přičítaných bodů, kdy za nejzávažnější je řidiči přičteno 7 bodů. Přehled bodů je v Příloze č. 1.

V zákoně §123e o silničním provozu je upraveno odečítání bodů. Pokud se řidič nedopustí přestupku v následující době dvanácti měsíců, jsou automaticky odečteny 4 body z počtu dosažených bodů. Po roce dojde k dalšímu odečtení 4 bodů z celkově získaného počtu, a nakonec, tedy po třech letech, se řidiči odečtou zbývající body. Toto opatření se nevztahuje na řidiče ve výkonu trestu, nebo se zákazem řízení motorových vozidel. Další z možností, jak si řidič může vylepšit bodový součet, je absolvování školení bezpečné jízdy, jehož prostřednictvím lze odečíst až 3 body. Toto školení je možné absolvovat pouze jednou za kalendářní rok. Školení nabízí soukromé státem akreditované firmy a k možnosti absolvovat jej, a tak zlepšit stav bodového konta, je nutné splnit několik podmínek<sup>12</sup>:

1. řidič nesmí mít více než 10 bodů
2. řidič nesmí spáchat závažné přestupky, které jsou ohodnoceny 6 nebo 7 body
3. musí se jednat o akreditované středisko bezpečné jízdy

Do jednoho měsíce po absolvování pak musí řidič podat písemnou žádost o odečet bodů na příslušný úřad a doložit potvrzení o řádném ukončení školení bezpečné jízdy.

### 3.4 Dopravní nehoda

Pojem dopravní nehoda je definován ustanovením §47 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., zákon o silničním provozu takto: „*Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.*“<sup>13</sup> Zákon o silničním provozu dále stanovuje povinnosti, jež má řidič, který byl účasten na dopravní nehodě. Konkrétně se jedná o tyto kroky:

- a) neprodleně zastavit vozidlo
- b) zdržet se požití alkoholického nápoje a užití jiné návykové látky po nehodě po dobu, co by to bylo na újmu zjištění, zda před jízdou nebo během jízdy požil alkoholický nápoj nebo užil jinou návykovou látku, vždy však do doby příjezdu

---

<sup>12</sup> BERAN, Tomáš. Dopravní nehody: právní rádce pro každého řidiče: včetně návodu na poskytnutí první. Vyd. 1. Brno Computer CPress, 2007. Rady a tipy pro řidiče (Computer Press). ISBN 978-80-87212-10-3.

<sup>13</sup> BUŠTA, Pavel. *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem*. Praha: JUDr. Pavel Bušta, 2016. ISBN 978-80-906024-1-0.

policisty v případě, že jsou účastníci nehody povinni ohlásit nehodu policistovi podle odstavců 4 a 5

- c) učinit opatření k zabránění vzniku škody osobám nebo věcem, pokud tato hrozí v důsledku dopravní nehody a
- d) spolupracovat při zjišťování skutkového stavu.

Pojem účast na dopravní nehodě je nutné nahlížet detailně, podstatné je zejména určení, kdo může být účastníkem dopravní nehody. Účast na dopravní nehodě může mít z logického hlediska především řidič vozidla, které mělo dopravní nehodu, tzn. střetlo se s jiným vozidlem, případně účastníkem provozu na pozemních komunikacích. Účast na dopravní nehodě může mít však také řidič vozidla, který není přímým poškozeným, resp. nedošlo ke škodě na jeho majetku, přestože zapříčinil situaci s následkem vzniku nehody - např. nerespektoval dopravního značení pro přednost v jízdě, v důsledku čehož došlo k havárii jiného řidiče. Dle názorů z odborné literatury je však nedostatek v právní úpravě, a to ve vztahu k povinnosti stanovené písm. d) - kdy je účastník nehody povinen spolupracovat při zjišťování skutkového stavu. Zde narážím na problém, jaké konkrétní věci se zjišťování týká a vůči komu má řidič povinnost spolupráce<sup>14</sup>.

Následující tabulka č. 1 ukazuje deset nejčastějších příčin dopravních nehod.

---

<sup>14</sup> BUŠTA, Pavel. *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem*. Praha: JUDr. Pavel Bušta, 2016. ISBN 978-80-906024-1-0

**Tabulka 1: Nejčtenější příčiny dopravních nehod zaviněné řidiči motorových vozidel**

Pořadí	Příčiny dopravních nehod	Počet nehod (2017)
1.	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	16 901
2.	nesprávné otáčení nebo couvání	9 021
3.	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	8 106
4.	jiný druh nesprávné jízdy	7 830
5.	nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky	6 741
6.	nezvládnutí řízení vozidla	4 774
7.	nedání přednosti upravené dopravní značkou "Dej přednost v jízdě!"	4 176
8.	vyhýbání se bez dostatečného bočního odstupu	3 990
9.	nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	3 972
10.	vjetí do protisměru	2 738

Zdroj: <https://www.cspsd.cz>

V tabulce č. 2 jsou zobrazeny nejčastější příčiny dopravních nehod.

**Tabulka 2: Příčiny nehod řidičů motorových vozidel s nejtragičtějšími následky**

Pořadí	Příčiny dopravních nehod	Počet usmrcených (2017)
1.	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	70
2.	nesprávné otáčení nebo couvání	65
3.	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	61
4.	jiný druh nesprávné jízdy	47
5.	nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky	22
6.	nezvládnutí řízení vozidla	22
7.	nedání přednosti upravené dopravní značkou "Dej přednost v jízdě!"	19
8.	vyhýbání se bez dostatečného bočního odstupu	19
9.	nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	18
10.	vjetí do protisměru	13

Zdroj: <https://www.cspsd.cz/>

### 3.5 Delikty v provozu na pozemní komunikaci

#### Přestupek

Nejčastějším úmyslným porušením zákona, kdy dochází k ohrožování sebe sama, svého okolí nebo zájmů společnosti, je přestupek. Přestupek je pojem, který lze aplikovat na široké spektrum oblastí. Nejedná se tedy o pojem, který by byl vztahován pouze k provozu na pozemních komunikacích, jak tomu je např. u dopravní nehody<sup>15</sup>. Výčet jednání, která jsou spojena s provozem na pozemních komunikacích a která lze kvalifikovat jako přestupek, je definován v několika zákonech a vyhláškách. Zákony, které definují přestupek pro účely provozu na pozemních komunikacích, jsou tyto: 361/2000 Sb., zákon o provozu na pozemních komunikacích, č. 56/2000Sb., zákon o technických podmínkách provozu na pozemních komunikacích a v neposlední řadě zákon č. 200/1990Sb., o přestupcích. V případě vyhlášek se jedná o vyhlášku č. 341/2001 Sb. o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, vyhlášku č. 243/2001 Sb. a vyhlášku o registraci vozidel č. 30/2001 Sb.

#### Trestný čin

Mimo přestupku se v souvislosti s provozem na pozemních komunikacích může řidič dopustit také trestného činu, který je oproti přestupku definován jako velmi závažné provinění. Trestné činy nejsou řešeny na úrovni policie, ale na úrovni soudů, kdy lze za takové provinění uložit trest odnětí svobody<sup>16</sup>. Nejčastějšími trestnými činy spáchanými při dopravních nehodách jsou<sup>17</sup>:

- usmrcení z nedbalosti
- těžké ublížení na zdraví z nedbalosti
- obecné ohrožení
- neposkytnutí první pomoci
- ohrožení pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky
- maření výkonu úředního rozhodnutí

<sup>15</sup> BUŠTA, Pavel. *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem*. Praha: JUDr. Pavel Bušta, 2016. ISBN 978-80-906024-1-0.

<sup>16</sup> BERAN, Tomáš. *Právní rádce pro řidiče*. Brno: CPress, 2014. ISBN 978-80-264-0260-2

<sup>17</sup> Dopravní právo dostupné online z <http://www.dopravni-pravo.cz/trestne-ciny/>

S trestnými činy usmrcení z nedbalostí, těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti či obecného ohrožení se můžeme velmi často setkat při nehodách, které vzniknou mimo pozemní komunikace, například při rallye závodech, či během závodů, které probíhají na závodních okruzích<sup>18</sup>.

### 3.6 Sankce za porušení silničních pravidel

Právní následek v případě, kdy dojde k porušení zákona, je dle přestupkového zákona označován jako sankce neboli trest. Pro účely sankcí za porušení předpisů se jedná o porušení některého z pravidel silničního provozu, která jsou definována zákonem, a za která lze uložit postih opět pouze v mezích, jež jsou zákonem určeny. U přestupků spáchaných v souvislosti s dopravou je základní sankcí pokuta. V případě, že se jedná o závažnější porušení, zaznamenávají se řidiči spolu s pokutou také body na základě bodového systému hodnocení řidičů. Řidiči může být zaznamenáno bodové hodnocení od nejnižší hranice 1 bodu až po 7 bodů. Zákon stanovuje, jaký počet bodů může být uložen za konkrétní přestupek.

### 3.7 Pozemní komunikace

Pojem pozemní komunikace není definován v zákoně o silničním provozu, nýbrž v zákoně č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, a to v §2 jako dopravní cesta, jež je určena k užití silničními a jinými vozidly a chodci včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti. Pozemní komunikace jsou rozděleny na tyto kategorie:

- a) dálnice,
- b) silnice,
- c) místní komunikace,
- d) účelová komunikace.

V případě dálnic, silnic či místních komunikací není pochyb o jejich rozpoznání, nicméně problém nastává v případě účelových komunikací. Tato místa lze často zaměnit za místa ležící mimo pozemní komunikace. Za pozemní komunikaci může být považována i komunikace účelová. Účelové komunikace však nejsou přesně definovány ani evidovány,

---

<sup>18</sup> BUŠTA, Pavel. *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem*. Praha: JUDr. Pavel Bušta, 2016. ISBN 978-80-906024-1-0.

čímž může docházet k rozporům v oblasti působnosti zákona. Obecně lze říci, že pro účely aplikace pravidel silničního provozu je zapotřebí, aby dané místo bylo považováno za pozemní komunikaci, v opačném případě na takovém místě tyto pravidla aplikovat nelze a lze tam řídit vozidlo bez konkrétního oprávnění, resp. bez řidičského oprávnění, nebo zde nelze způsobit dopravní nehodu ve smyslu zákona. Na místech, jež nejsou pozemními komunikacemi, nemá policie právo vykonávat dohled nad dodržováním pravidel silničního provozu. Za taková místa lze považovat například soukromá pole či polní cesty, letiště, silniční dráhy (okruhy), a dále pak místa ležící mimo pozemní komunikaci. Na takových místech se i přesto dá způsobit například ublížení na zdraví. Zpravidla k těmto situacím dochází v důsledku nehody na závodních okruzích. I zde však narážíme na rozpor, neboť tato místa nejsou zákonem nijak definována a lze je tedy interpretovat mnoha způsoby<sup>19</sup>. Pokud nahlédneme do minulosti, ve vyhlášce 89/1989 Sb., nalezneme pojem „místo ležící mimo silnici“. Takovým místem byl dle vyhlášky „pozemek, garáž, parkoviště čerpací stanice, tovární, nádražní a letištní prostory, obratiště tramvají apod.“

### **3.8 Registr řidičů**

Registr řidičů je informační systém, jehož správu vykonává obecní úřad obce s rozšířenou působností. Tomuto systému je nadřazen centrální registr řidičů, jehož správcem je ministerstvo dopravy. Obsah registru řidičů je stanoven vyhláškou Ministerstva dopravy č. 31/2001 Sb., o řidičských průkazech a o registru řidičů, dle kterého jsou v tomto registru obsaženy evidenční karty řidičů a spisy řidičů. Obsahem evidenční karty řidičů jsou mimo osobních údajů řidiče také údaje o řidičských průkazech, mezinárodních řidičských průkazech, řidičských oprávněních, spáchaných přestupcích či bodovém hodnocení apod. Ve spisu řidiče jsou uloženy informace typu žádosti, originály nebo kopie všech písemností, které má povinnost žadatel o řidičské oprávnění nebo již držitel povinnost předložit při správních úkonech, jejichž je účastníkem.

### **3.9 Bezpečnost silničního provozu**

BESIP je oddělení Ministerstva dopravy ČR sloužící jako hlavní koordinační subjekt zaměřený na bezpečnost silničního provozu v České republice. Dále působí jako

---

<sup>19</sup> BUŠTA, Pavel. *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem*. Praha: JUDr. Pavel Bušta, 2016. ISBN 978-80-906024-1-0.



expertní orgán pro oblast působení lidského činitele<sup>20</sup>. Mezi činnosti, kterými se BESIP zabývá lze zařadit např. metodika dopravní výchovy ve školách spolu s dopravně preventivními, bezpečnostními kampaněmi zaměřenými na širokou veřejnost.

### **Historie BESIP**

Kořeny BESIP sahají do roku 1967, kdy vznikl z Vládního výboru pro bezpečnost silničního provozu. V roce 1999 byl BESIP přeměněn v oddělení Ministerstva vnitra ČR a následně v roce 2000 pod Ministerstvo dopravy a spojů (resp. Ministerstvo dopravy – v roce 2003 došlo k přejmenování na Ministerstvo dopravy).

### **Národní strategie BESIP**

V roce 2011 byla Ministerstvem dopravy schválena národní strategie pro období 2011–2020. Tato akce má za úkol stanovit a navrhnout bezpečnostní opatření, která budou mít za výsledek snížení dopravních nehod. Strategie si klade za cíl do roku 2020 snížit počet usmrcených osob na úroveň srovnatelné s jinými zeměmi v Evropské unii a v případě těžce zraněných snížit počet o 40 % v porovnání s rokem 2009.

### **Kampaň „Zpomal, budeš rychlejší“**

V období letních prázdnin dochází k výraznému nárůstu dopravních nehod. Ze statistik vyplývá, že počet úmrtí je v tomto období o třetinu vyšší, než je v případě jiných měsíců. Během letních prázdnin je na silnicích nejvíce uzavírek a dopravních omezení, a právě na tuto skutečnost BESIP reaguje devítidílným animovaným seriálem „Zpomal, budeš rychlejší“, který je zaměřený na edukaci řidičů a jejich chování právě v situacích, kdy projíždí uzavírkami a v zúžených pruzích<sup>21</sup>.

BESIP doporučuje řidičům dodržovat 10 základních pravidel<sup>22</sup>:

- 1) Hledám informace
- 2) Sleduji dopravní značení
- 3) Příprava na průjezd uzavírkou
- 4) Kolona před uzavírkou
- 5) Místo zúžení (esíčko v případě přejezdu do protisměru
- 6) Jízda uzavírkou

---

<sup>20</sup> BESIP dostupné online z <https://www.ibesip.cz/>

<sup>21</sup> Dostupné z <https://www.ibesip.cz/Akce-a-kampane/Kampane/Zpomal-budes-rychlejsi>

<sup>22</sup> Dostupné z <http://www.mupe.cz/zpomal-budes-rychlejsi/d-19390>

- 7) Střídavá jízda
- 8) Předjíždění v uzavírce
- 9) Výjezd z uzavírky
- 10) Doporučení a rady při vzniku kolon

### **Kampaň „Vidíme se“**

Tato kampaň je zaměřena na chodce a nošení reflexních prvků, a to jak na oblečení, tak na zavazadlech nebo přímo na těle. Situace v oblasti viditelnosti bývá nejhorší právě v zimních měsících, kdy se brzy stmívá a chodci jsou tedy v ohrožení více než v případě letních měsíců. V současné legislativě je v zákoně zakotvena povinnost chodců nosit reflexní prvky, pokud se pohybují za snížené viditelnosti mimo obec po krajnici, nebo v místech, která nejsou osvětlena veřejným osvětlením.

### **Na přejezdech chybují řidiči**

Jedná se o výukový film od Správy železniční dopravních cest, která spolu s Ministerstvem dopravy připravila film, který je zaměřen na bezpečnost na železničních přejezdech<sup>23</sup>.

## **3.10 Dopravní výchova a prevence**

Od roku 2013 je dopravní výchova a prevence zařazena mezi povinné školní aktivity na prvním a druhém stupni základních škol. Sdružení BESIP předává žákům základních škol a pedagogům materiály, pomůcky a praktické informace k výuce (učebnice, příručky atd.). Mimo to mají školy možnost zařadit dopravní výchovu v rámci běžných předmětů například rodinná výchova.

Co je to dopravní nehoda se děti pokouší naučit již v mateřských školách. Jsou jim předávány základní návyky, jak se chovat a jak reagovat v případě nebezpečných dopravních situací, vše samozřejmě probíhá formou her a zábavy. Veškeré podklady, které jsou použity pro výuku ve školách připravuje Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy. Mimo běžné pomůcky mají pedagogové k dispozici internetové aplikace, které ukazují dětem, jak se mají chovat v pozici chodce nebo cyklisty. Také se tu mohou naučit znát dopravní značky a systém dávání přednosti na různých křižovatkách. Kromě toho vznikají poměrně hojně dopravní hřiště, na kterých je možné nabyté znalosti vyzkoušet v praxi.

---

<sup>23</sup> <https://www.szdc.cz/pro-media/videogalerie-old/ridici-prejezdy.html>

Výuka bezpečnosti v dopravě není trendem jen na základních školách, ale pokračuje i na školách středních. Zde se dbá především na pochopení základních principů bezpečnosti, a porozumění tomu, že dopravní systém tvoří především pravidla a předpisy, které je nutno dodržovat. Dále je zde kladen důraz na prevenci před užíváním alkoholu a návykových látek.

### **Dopravní hřiště**

Jak již bylo výše řečeno, neustále se zvyšuje množství dětských dopravních hřišť, kterých je v České republice aktuálně přes 160, čímž se republika řadí k zemím s největším počtem těchto hřišť v Evropě. Hřiště jsou provozována mateřskými nebo základními školami, automotokluby nebo městskou policií. Je na nich možné simulovat reálné situace z dopravního provozu a děti tak mají možnost ověřit si získané teoretické znalosti také v praxi.

### **3.11 Integrovaný záchranný systém**

Pojem integrovaný záchranný systém bychom mohli označit za běžně známý. Tento systém funguje jako koordinovaná spolupráce zejména bezpečnostních a záchranných složek spolu s orgány státní správy a samosprávy, fyzických a právnických osob, a to při mimořádných událostech jako jsou havárie, živelné pohromy, dopravní nehody apod.

Základ IZS sahá do roku 1993 a momentálně je definován a vymezen zákonem č. 239/2000 Sb., důvodem jeho vzniku bylo sjednocení a nastavení jasných pravidel pro fungování jednotlivých složek v případě společné kooperace. IZS lze rozdělit na dvě části, a to základní a ostatní složky<sup>24</sup>.

Základní složky mají za úkol zajišťovat nepřetržitou pohotovost v případě, že dojde k ohlášení vzniku mimořádné události. Složky působí na území celé České republiky.

Mezi základní složky IZS patří:

- hasičský záchranný sbor České republiky (profesionální hasiči),
- jednotky požární ochrany zařazené do plošného pokrytí kraje jednotkami požární ochrany (dobrovolní a podnikoví hasiči),
- zdravotnická záchranná služba,
- policie České republiky.

---

<sup>24</sup> <http://www.hzslk.cz/59.5345-co-je-vlastne-integrovaný-zachranny-system.html>

Ostatní složky IZS mají předem písemně dohodnutý způsob poskytnutí pomoci.

Mezi ostatní složky patří:

- vyčleněné síly a prostředky ozbrojených sil (Armáda ČR),
- ostatní ozbrojené sbory (městská nebo obecní policie),
- ostatní záchranné sbory (např. horská služba),
- orgány veřejného zdraví,
- havarijní, pohotovostní, odborné a jiné služby (např. energetici, plynaři atd.),
- zařízení civilní ochrany,
- neziskové organizace a sdružení občanů, která lze využít k záchranným a likvidačním pracím.

K hlavnímu koordinátorovi IZS patří Hasičský záchranný sbor ČR, což v praxi znamená, že v případě zásahu, kde je přítomno více složek IZ, má velení na místě zpravidla právě příslušník Hasičského záchranného sboru. Tato skutečnost je však závislá na konkrétní situaci, například v případě zásahu proti ozbrojenému pachateli velí na místě Policie ČR.

Velitel zásahu dává pokyny ostatním složkám a koordinuje jejich postup a součinnost. O integrovaném záchranném systému lze mluvit pouze v případě, že se jedná o zásah dvou a více složek z IZS. Je-li na místě přítomna například pouze Policie ČR, nejedná se o akci IZS.

Složky IZS jsou nasazovány prostřednictvím operačních a informačních středisek. Tato střediska povolávají personál a techniku ke konkrétním zásahům. V případě strategického řízení jsou složky koordinovány krizovými orgány krajů a Ministerstva vnitra.

### **3.12 České sdružení obětí dopravních nehod**

Toto sdružení bylo založeno v roce 2004 a to iniciativou deseti členů, kteří ve většině případů přišli o člena rodiny právě při dopravní nehodě.

Hlavním úkolem této organizace je sdružovat oběti dopravních nehod, a to jak pozůstalé, tak i postižené účastníky dopravních nehod, kteří utrpěli takovou újmu, že na jejím základě mají ztížené společenské uplatnění. Tito lidé jsou většinou zcela nepřipravení vystaveni nové a velmi stresující situaci, ve které nevědí, jak si poradit. Sdružení poskytuje bezplatnou emocionální, psychickou a praktickou spolupráci s právní podporou právě

obětí silničních nehod. Další z činností, jíž se sdružení zabývá je iniciace změny právních opatření, které vedou ke zlepšení postavení obětí dopravních nehod, a to dle ostatních států EU či vyspělých států světa, kde jsou oběti dopravních nehod běžně odškodněny za zaviněné úmrtí nebo trvalé zdravotní postižení, vzniklé v souvislosti s dopravní nehodou<sup>25</sup>.

Mezi další činnosti tohoto sdružení patří zapojení se do aktivit, vedoucích k prevenci ke snižování počtu dopravních nehod s těžkými zdravotními následky, či nehod, končících smrtí. Sdružení v tomto ohledu úzce spolupracuje s Ministerstvem dopravy, resp. se sdružením BESIP, zúčastnilo se také na přípravě a dokončení dvou preventivních projektů a to „Nemyslíš zaplatíš“ a „(NE)zvrátne osudy“.

Na sdružení se od jeho vzniku do roku 2017 obrátilo přes 500 osob, které potřebovaly zejména právní nebo psychosociální poradenství.

---

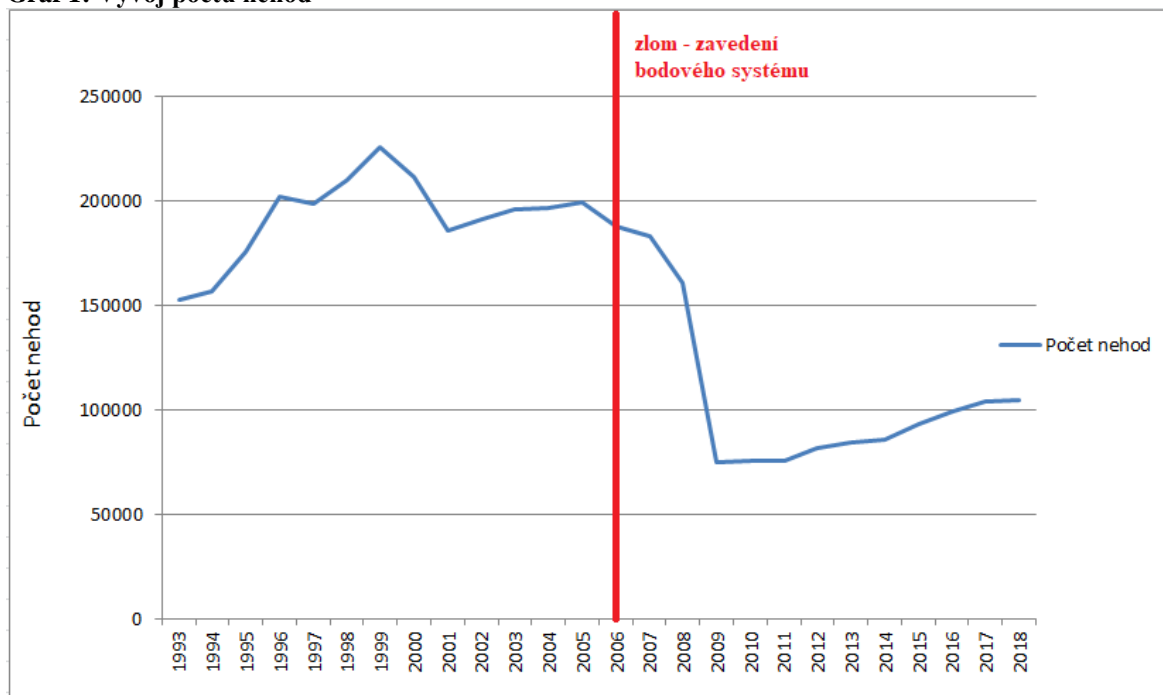
<sup>25</sup> Dostupné z <http://www.csodn.cz/uvod>

## 4 Vlastní práce

### 4.1 Vývoj počtu nehod v letech 1993–2018

Následující graf 1 sleduje vývoj nehod v silniční dopravě.

Graf 1: Vývoj počtu nehod



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

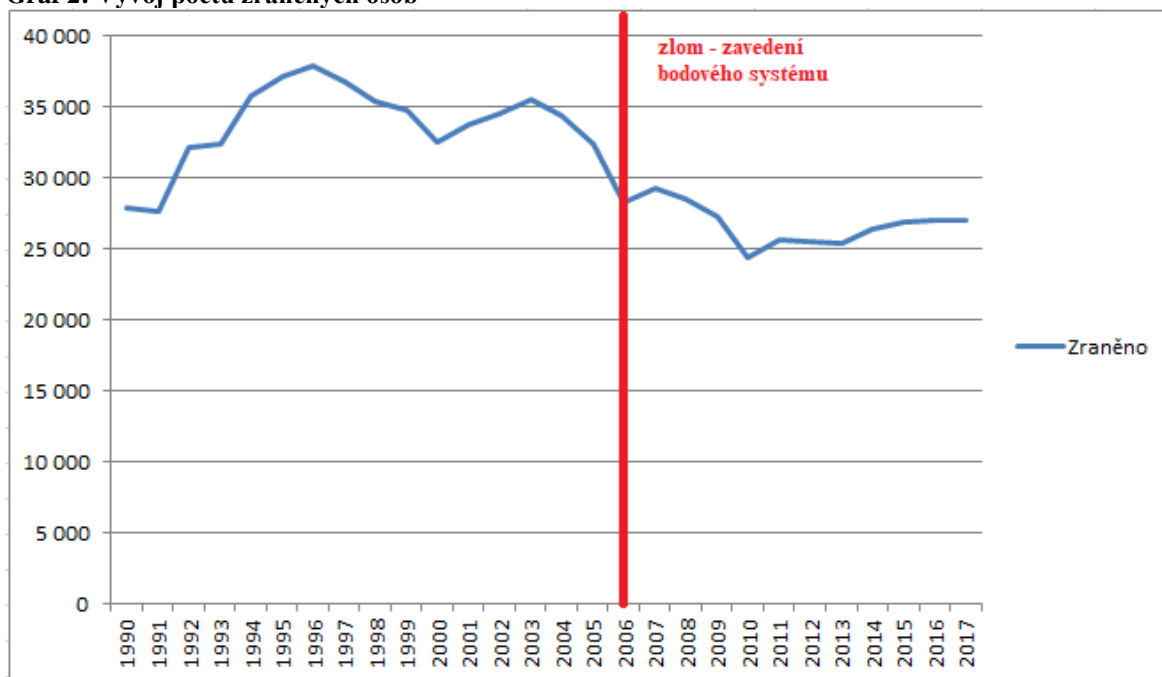
V grafu 1 je možné sledovat vývoj počtu nehod od roku 1993 do roku 1996, který rostl na konečných 201 697 nehod za rok 1996, což znamenalo nárůst o 33 %, jak vyplývá z přílohy číslo 2. V roce 1997 nastal mírný pokles, ale hned poté se počet nehod začal zvyšovat až do roku 1999, kdy byla nehodovost nejvyšší za celé sledované období. Nehodovost stoupla až na 225 690 nehod za rok, což je o 48 % vyšší údaj než za rok 1993. Od roku 1999 nastal pokles až do roku 2001, kdy nehodovost byla vyšší pouze o 22 % oproti prvnímu roku, bylo to 185 664 nehod. V letech 2001 až 2004 nehodovost mírně stoupala na 196 484 v roce 2004, počet nehod vzrostl o 29 % oproti roku 1993. V letech 1993–2005, tedy před zavedením bodového systému byl průměrný počet nehod 192 258. V roce 2006 nastal prudký pokles, který se zastavil v roce 2009 a to na 74 815 nehod. Dle bazického indexu se nehodovost snížila o 51 %. Od roku 2009 je vidět mírný růst. V letech 2006–2018, tedy po dobu bodového systému byl průměrný počet nehod 108 375. Počty nehod se tedy prudce snížily od doby, co se bodový systém zavedl. V letech 1993–2005

byl průměrný roční nárůst 2,1 % a po zavedení bodového systému, tedy v letech 2006–2018 průměrný koeficient růstu klesal. Bodový systém má pozitivní vliv na počty nehod.

## 4.2 Vývoj zraněných osob při dopravních nehodách v letech 1990-2017

V grafu 2 je analyzován vývoj zraněných osob při dopravních nehodách.

Graf 2: Vývoj počtu zraněných osob



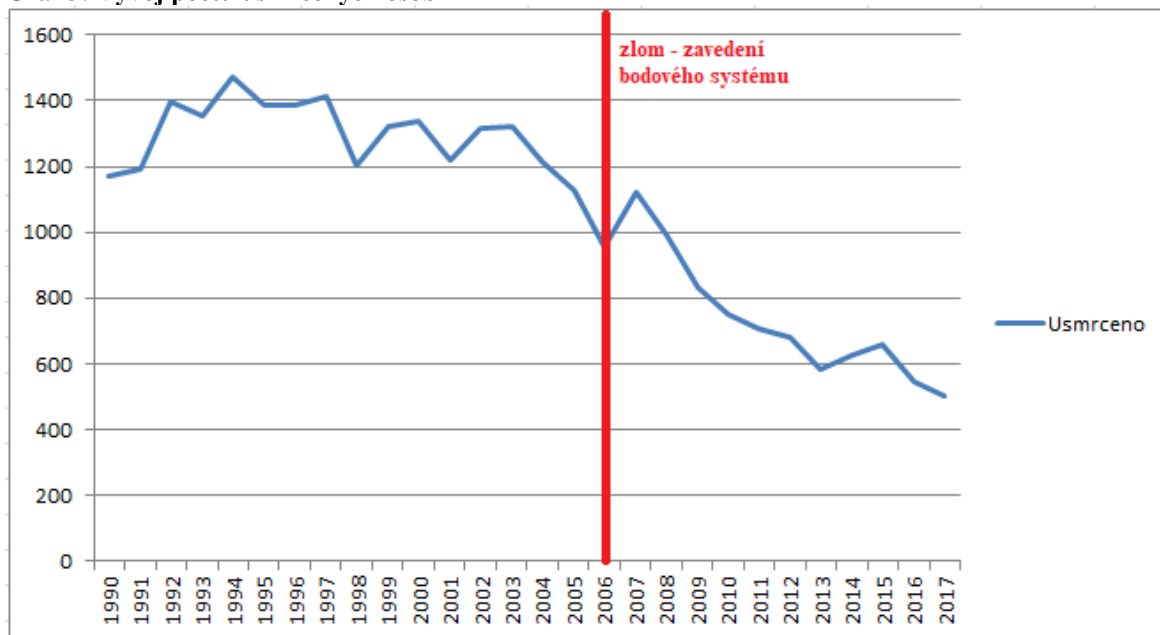
Zdroj: Policie ČR, vlastní zpracování

Z grafu 2 je vidět, že před zavedením bodového systému se počty zraněných osob pohybovaly od 27 639 v roce 1991 až po 37 917 v roce 1995. Od roku 1991 počty zraněných lidí vlivem dopravní nehody stoupaly až do roku 1997, kdy počet dosáhl 36 787. Tento údaj je vůbec nejvyšším počtem zraněných osob za celé sledované období. Od roku 1997 se počty zraněných osob snižovaly do roku 2000. Od roku 2000 do roku 2003 počty zraněných mírně rostly. V roce 2003 nastal pokles. Z přílohy číslo 3 vyplývá, že průměrný počet zraněných lidí za roky 1990–2005 byl 33 829. Průměrný počet zraněných osob po zavedení bodového systému se snížil na 26 832. Od roku 2006 do roku 2007 je vidět mírný růst, poté následoval pokles do roku 2013. Od tohoto roku se počty zraněných lidí mírně zvyšují. Dle přílohy číslo 3 je vidět, že nejvyšší koeficient růstu byl 1,104 v roce 1994 a naopak nejnižší koeficient růstu klesl na 0,872 v roce 2006. Průměrný koeficient růstu v období před zavedením bodového systému byl 1,009, po zavedení systému, tedy v letech 2006-2017 se snížil na 0,997. Bodový systém výrazně pomohl ke snížení zraněných osob při dopravních nehodách, avšak v posledních letech je vidět mírný nárůst.

### 4.3 Vývoj usmrcených osob při dopravních nehodách v letech 1990-2017

Graf 3 znázorňuje vývoj usmrcených osob při dopravních nehodách.

Graf 3: Vývoj počtu usmrcených osob



Zdroj: Policie ČR, vlastní zpracování

Z grafu 3 je patrné, že před zavedením bodového systému se počty usmrcených osob pohybovaly od 1 127 v roce 2005 do 1 473 v roce 1994. Průměrný počet usmrcených osob v letech 1990–2005 byl 1 302, jak vyplývá z přílohy 3. Koefficient růstu byl nejvyšší v roce 1992, činil 1,168. Od roku 1991 je vidět nárůst až do roku 1994, kdy byl počet usmrcených lidí vlivem dopravní nehody největší za celé sledované období. Od tohoto roku nastal pokles do roku 1997. V roce 1998 následoval další pokles, ale hned další rok se počet usmrcených osob zvýšil. Od roku 2001 počty usmrcených osob rostly až do roku 2004. V roce 2005 byl počet usmrcených osob nejnižší, pokud sledujeme období před zavedením bodového systému, počet činil 1 127. V letech 2006 – 2017, tedy po zavedení bodového systému byl průměrný počet usmrcených osob 747, je tedy možné sledovat velký pokles od průměrného počtu usmrcených před zavedením bodového systému, a to o 555 osob. Nejnižší koefficient růstu byl 0,826 v roce 2016. V roce 2007 bylo usmrceno 1 123 osob, to je za období bodového systému nejvíce. Od roku 2007, čili od roku, kdy už byl celý rok platný bodový systém se počty usmrcených osob snižovaly a to až do roku 2013. V roce 2014 nastal nárůst, ale poté počty usmrcených osob opět klesaly. Nejnižší počet

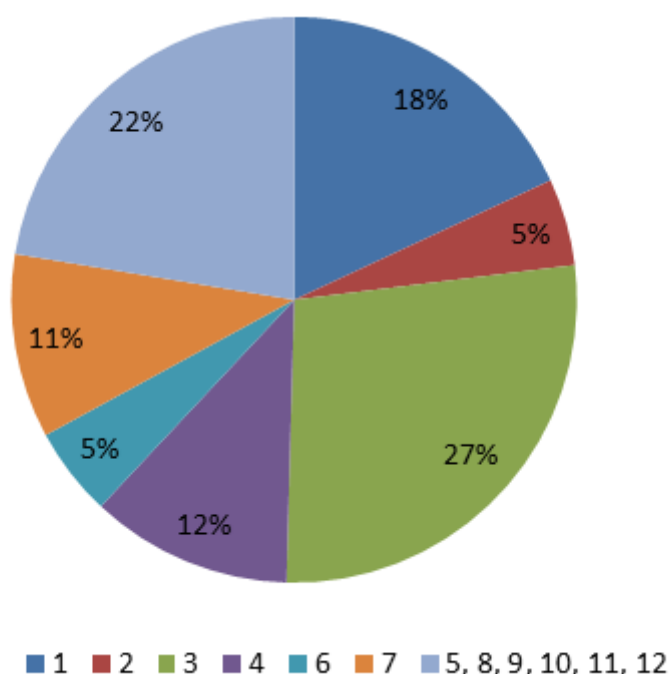


usmrcených osob nastal v roce 2017, kdy bylo usmrceno 502 osob, to je za celé sledované období nejméně. K usmrcení osob vlivem dopravní nehody dochází nejčastěji když se řidič plně nevěnuje řízení vozidla, nesprávně se otáčí či couvá, nedodrží bezpečnou vzdálenost za vozidlem, nepřizpůsobí rychlost stavu vozovky, nezvládne řízení vozidla, nedá přednost, či vjede do protisměru.

#### 4.4 Struktura bodových skupin v letech 2006-2018

Následující graf 4 sleduje v jaké bodové skupině se řidiči nachází nejčastěji.

**Graf 4: Struktura bodových skupin, do kterých řidiči patří nejčastěji**



**Zdroj:** www.mdcz.cz, vlastní zpracování

V grafu 4 je uvedena struktura řidičů České republiky podle bodového systému od jednoho do dvanácti bodů. Nejčastějším počtem bodů, kterých dosáhnou řidiči, jsou tři body, tito tvoří 27 %. Tři body jsou za překročení rychlosti o 20 km/h a více v obci a o 30 km/h a více mimo obec, za nezastavení vozidla před přechodem pro chodce, za řízení motorového vozidla bez držení platného osvědčení, za nepřipoutání se bezpečnostním pásem a za nenošení ochranné přilby v případě motocyklistů.

Druhá nejčastější skupina, do které řidiči spadají, je označena jako bod 1. Tvoří ji 18 % řidičů, což je 874 246 bodovaných řidičů v letech 2006–2018, jak vyplývá z přílohy číslo 4. Tento bod se už neuděluje, nyní se začíná až na dvou bodech. Změna proběhla na

konci srpna v roce 2007, jeden bod se přiděloval například za vjezd na pěší zónu. To, že se vyskytuje v takovém počtu, je zapříčiněno odečítáním bodů.

Třetím nejčastějším bodem je bod 4, tvoří 12 %, což je 558 727 řidičů za sledované období. Čtyři body jsou udělovány za ohrožení chodce na přechodu, nedání přednosti v jízdě, překročení maximální doby řízení vozidla, řízení motorového vozidla bez držení řidičského průkazu příslušné skupiny nebo podskupiny, nedodržení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí.

Dalším častým počtem udělovaných bodů je bod 7, tvoří 11 %, což je 509 535 řidičů. Sedm bodů je nejvyšší počet bodu, který může být jednorázově udělen. Uděluje se za řízení vozidla pod vlivem alkoholu, kdy je řidiči naměřeno více než 0,3 promile, za použití návykové látky či odmítnutí podrobit se zkoušce na alkohol a návykové látky, za zavinění dopravní nehody porušením silničních pravidel, při které došlo k usmrcení nebo těžkému ublížení na zdraví. Dále za nezastavení vozidla u dopravní nehody, jízdu v protisměru nebo couvání, tam kde není povoleno, za vjetí na železniční přejezd v případech, kdy je to zakázáno, za neposkytnutí první pomoci, za nepovolené předjíždění nebo řízení vozidla řidičem, kterému byl zadržen řidičský průkaz.

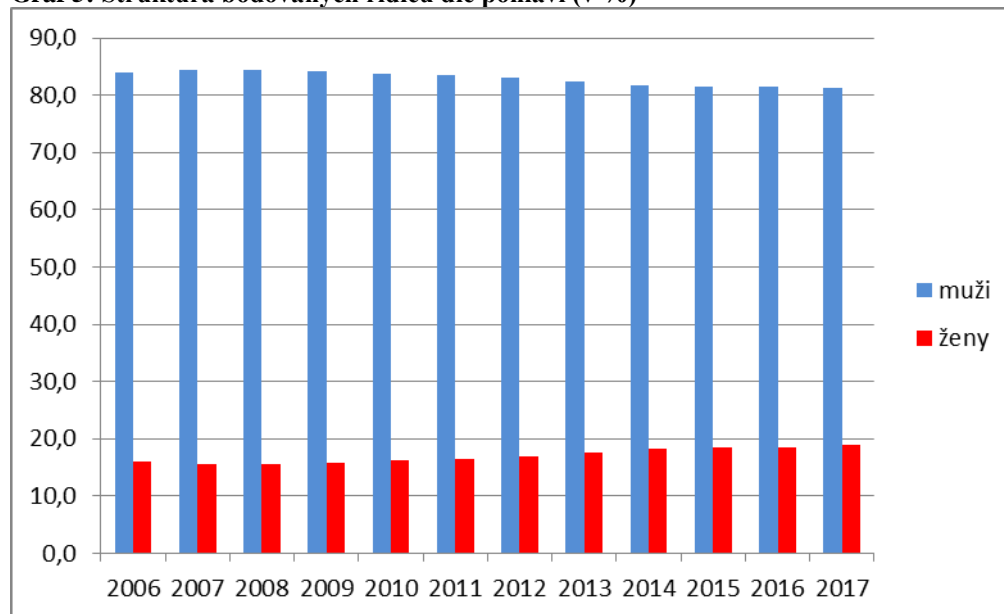
Udělení dvou a šesti bodů jsou kategorie, ve kterých se ocitá 5 % řidičů. Dva body se udělují za neoznačení překážky, kterou řidič způsobil, překročení rychlosti v obci o více než 5 km/h a méně než 20 km/h, nebo mimo obec o více než 10 km/h a méně než 30 km/h, nebo za používání telefonu při řízení. Šest bodů se samostatně neuděluje, tato kategorie je ovlivněna odečítáním bodů, podobně jako tomu bylo u bodu jednoho, který byl udělován pouze do roku 2007.

Vyšší počty bodů některých řidičů jsou výsledkem součtů bodů z několika předešlých přestupků.

## 4.5 Struktura bodovaných řidičů podle pohlaví v letech 2006-2017

Graf 5 analyzuje bodované řidiče podle pohlaví.

**Graf 5: Struktura bodovaných řidičů dle pohlaví (v %)**



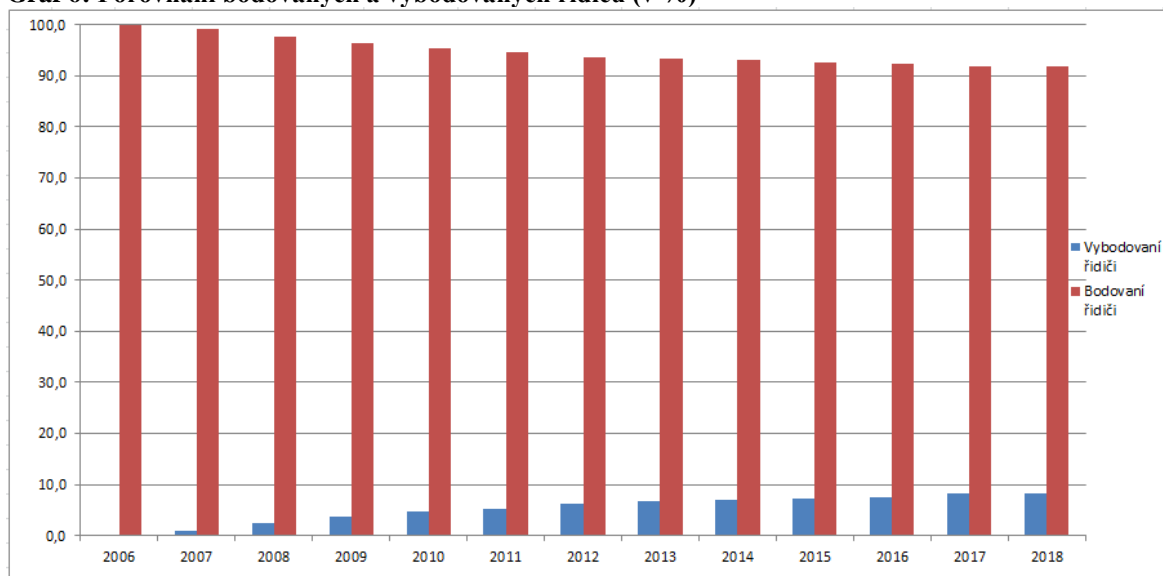
**Zdroj:** www.mdcz.cz, vlastní zpracování

V grafu 5 je zřetelné, že muži se dopouštějí častěji přestupků na rozdíl od žen. V roce 2009 bylo bodováno 84,4 % mužů, což bylo nejvíce za sledované období. Od tohoto roku se procento bodovaných mužů neustále snižuje, v roce 2018 bylo bodováno nejméně mužů a to 81,2 %, což je 389 721 mužů, dle přílohy 5. Procento bodovaných žen od roku 2007 do roku 2009 klesal, v roce 2009 bylo bodováno 15,6 %, což je 104 462, je to nejméně za sledované období. Od roku 2010 až do roku 2018 počet bodovaných žen stoupá. V roce 2018 procento bodovaných žen stoupl až na 18,8 %. V průměru jsou muži bodováni skoro až pětinašobně víc než ženy, přesně 4,911krát, dle výpočtu, který je uveden v příloze 5. Je však nutno si uvědomit, že v naší populaci je více řidičů mužů než řidiček žen.

## 4.6 Porovnání bodovaných a vybodovaných řidičů v letech 2006-2018

Graf 6 sleduje procenta bodovaných řidičů a řidičů, kteří dosáhli dvanácti bodů.

**Graf 6: Porovnání bodovaných a vybodovaných řidičů (v %)**



**Zdroj:** www.mdcz.cz, vlastní zpracování

Graf 6 porovnává bodované řidiče a řidiče, kteří dosáhli hranice dvanácti bodů v období 2006-2018. Graf byl vytvořen z dat v příloze 6. Velmi důležitým faktem je, že bodový systém začal fungovat 1. července 2006, to znamená, že data uvedená v grafu evidují pouze 1. pololetí roku 2006. Od roku 2007 do 2018 jsou již data za každý rok úplná.

Od roku 2006 do roku 2018 je vidět neustálý pokles bodovaných řidičů, až na konečných 94,6 % v roce 2018, což je 645 787 bodovaných řidičů. V příloze číslo 7 je možné vidět graficky počty bodovaných a vybodovaných řidičů. Od roku 2009 lze v příloze 6 vidět pokles celkově bodovaných řidičů, což je velmi pozitivní tendence, ani v posledním roce 2018 se nezvyšuje. V roce 2009 bylo celkově bodovaných řidičů 669 999, do roka 2018 to kleslo na neuvěřitelných 480 080. Vybodovaných řidičů neustále přibývá, růst lze pozorovat až do roku 2018, to bylo vybodováno 440 464 řidičů, tedy 8,3 % ze všech bodovaných řidičů. Velmi pozitivní ukazatel je, že celkově bodovaných řidičů od roku 2009 neustále ubývá.

## 5 Výsledky a diskuse

### 5.1 Zhodnocení bodového systému

Od 1. července 2006, kdy vešel v platnost bodový systém, se počty nehod velmi změnilly. V roce 2005, tedy ještě před zavedením bodového systému, byl počet nehod 199 262 za rok. Po zavedení bodového systému v roce 2007, protože teprve v tomto roce platil systém po celý rok, činil počet 182 736 nehod, což je o 16 526 méně. Je tedy patrné, že okamžitě po zavedení systému se počty nehod začaly snižovat. Doposud se s výjimkou let 1993 a 1994 počty nedostaly na úroveň, zaznamenanou před zahájením fungování bodového systému. Co se týče počtů osob zraněných při dopravních nehodách, tam se počty také snižovaly. Před zavedením bodového systému, tedy v letech 1990–2005 bylo průměrně 33 829 zraněných osob, naopak v letech 2006–2017 byl průměrný počet zraněných 26 832. U počtů osob usmrcených v dopravní nehodě byl také evidován pokles. V období před zavedením systému byl průměrný počet usmrcených osob 1 302 a po zavedení systému se počet snížil na 747.

Lze předpokládat, že počty se nesnižovaly pouze vlivem zavedení bodového systému, byly provedeny i další legislativní úpravy, které se dotkly silniční dopravy, ale bodový systém lze považovat za jeden z hlavních důvodů.

Dle analýzy, do které skupiny bodů spadají řidiči nejčastěji, bylo zjištěno, že řidiči páchají nejčastěji přestupky za 3, 1, 4 a 7 bodů. Genderový pohled ukázal, že muži se dopouštějí přestupků pětkrát častěji než ženy. Tato situace se však začíná v poslední době měnit. V posledních letech byl také zjištěn mírný přírůstek vybodovaných řidičů, a naopak úbytek bodovaných řidičů, ovšem celkově bodovaných řidičů, tedy jak bodovaných, tak i vybodovaných ubývá.

Bodový systém tedy pomohl ke snížení nehodovosti a celkovému bezpečí na silnicích, nicméně je v poslední době evidován znovu mírný nárůst nehod. I proto by bylo vhodné zvážit možnost nějakých legislativních úprav v silničním provozu. Například vyšší pokuty za přestupky, hlavně za ty, kterých se řidiči dopouští nejčastěji (řidič se plně nevěnuje řízení vozidla, nesprávné otáčení nebo couvání, nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem). Dále by se mohlo uvažovat o nižším odečítání bodů za uplynulých 12 měsíců bez porušení pravidel, například odečíst pouze tři body na rozdíl od čtyř, jak je tomu nyní. Dalším návrhem je využít něco z historie, a to především kuponového systému. V letech 1953-1956 tento systém krátkodobě fungoval, ovšem měl naprosto jednoduchá pravidla.

Pokud došlo k opakovanému odebrání řidičského průkazu třikrát po sobě, tak došlo k odebrání řidičského oprávnění natrvalo – navíc by mohly být také stupňované sankce. Například kdyby v minulosti řidič přišel o řidičské oprávnění, musel by počítat s tím, že jeho veškeré pokuty, sankce, přestupky po získání možnosti opět řídit motorové vozidlo budou hodnoceny jako dvojnásobek výše částky oproti řidičům, kterým nikdy nebyl řidičský průkaz odebrán. Stejný proces by následoval i v případě, kdy by bylo řidiči odebráno řidičské oprávnění podruhé, byl by to již trojnásobek částky veškerých pokut, sankcí. Pokud by řidič stále porušoval pravidla silničního provozu a došlo by k vybodování, řidiči by bylo řidičské oprávnění odebráno natrvalo.

## 6 Závěr

Práce měla ověřit, zda bodový systém pomohl ke snížení nehodovosti, snížení počtu nehod s újmou na zdraví, na počty přestupků a genderový pohled. Data k této práci byla získána od Policie České republiky, Českého statistického úřadu a Ministerstva dopravy ČR.

Z provedené analýzy byl zjištěn velký pokles u nehodovosti řidičů, a to až o 51 % dle bazického indexu v roce 2009 a 2011. Průměrný počet nehod před zavedením bodového systému byl 192 258 a po zavedení bodového systému, tedy od roku 2006 do roku 2018 se průměr snížil na 108 375 nehod. Poslední údaj z roku 2018 vypověděl, že nehodovost klesla o 31 % oproti roku 1993. Také se snížil průměrný koeficient růstu, ten činil před zavedením bodového systému 1,021 a po zavedení klesl na 0,956. Časté příčiny dopravních nehod jsou zapříčiněné tím, že se řidiči plně nevěnují řízení vozidla, nesprávné otáčení nebo couvání, nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem nebo nezvládnutí řízení vozidla.

Zraněných a usmrcených osob vlivem dopravní nehody také ubývá. Průměrný koeficient růstu zraněných osob činil před zavedením bodového systému 1,009 a po zavedení klesl na 0,997. Průměrný počet zraněných lidí za roky 1990–2005 byl 33 829, po zavedení bodového systému se snížil na 26 832. Stejně tak klesl také průměrný koeficient růstu usmrcených osob a to na 0,948 po zavedení bodového systému z původního 0,998 před zavedením bodového systému. Průměrný počet usmrcených osob v letech 1990–2005 byl 1 302 a v letech 2006–2017, tedy po zavedení bodového systému průměrný počet usmrcených osob klesl na 747. Dopravní nehody se zraněními neslučitelnými se životem jsou nejčastěji zaviněny v případě, že se řidič plně nevěnuje řízení vozidla, nesprávně se otáčí nebo couvá, nedodrží bezpečné vzdálenosti za vozidlem.

Co se týče samotného udělování bodů, nejčastěji řidiči spadají do kategorie 3 bodů, kategorie tvoří 27 %. Tři body se udělují například za překročení rychlosti o 20 km/h a více v obci a o 30 km/h a více mimo obec, za nepřipoutání pásem nebo nezastavení vozidla před přechodem. Druhou nejčastější kategorií, kam řidiči spadají je pod bod 1, ten se od roku 2007 jako samostatný bod neuděluje. To, že do něj lidé spadají, je zapříčiněné odečítáním bodů. Třetí nejčastější kategorií jsou 4 body, kategorie tvoří 12 %. Čtyři body se udělují například za ohrožení chodce na přechodu nebo za nedání přednosti v jízdě. Další častou kategorií, kam řidiči spadají, je bod 7, tvoří 11 %, což je 509 535 řidičů. Je to

nejvyšší počet bodů, který se může udělit, je udělován například za řízení vozidla pod vlivem alkoholu, když je to více než 0,3 promile nebo po použití návykové látky, odmítnutí podrobit se zkoušce na alkohol či návykové látky, zavinění dopravní nehody porušením silničních pravidel, při které došlo k usmrcení nebo těžkému ublížení na zdraví.

V důsledku genderového pohledu na řidiče bylo zjištěno, že muži jsou bodováni mnohem častěji než ženy. V poslední době se však procento bodovaných žen zvyšuje. V roce 2018 bylo bodováno až 18,8 % žen, v roce 2009 bylo bodováno žen nejméně, procento činilo 15,6 %. V průměru jsou muži bodováni skoro až pěti násobně více než ženy.

Dále byl zkoumán rozdíl mezi bodovanými řidiči a řidiči, kteří dosáhli dvanácti bodů. Od roku 2006 do roku 2018 je vidět neustálý pokles bodovaných řidičů až na konečných 94,6 %, což je 645 787. Od roku 2009 je vidět neustálý pokles celkově bodovaných řidičů, což je velmi pozitivní, avšak vybodovaných řidičů neustále přibývá, v roce 2018 bylo vybodováno 8,3 % řidičů.

Lze tedy konstatovat, že zavedení bodového systému mělo a má pozitivní vliv na počty dopravních nehod a na celkovou bezpečnost na silnicích v České republice. Po zvedení tohoto systému se snížily jak počty nehod, tak počty zraněných i usmrcených osob vlivem dopravních nehod. Snižují se také celkové počty bodovaných řidičů. Od roku 2010 přibývá bodovaných řidičů ženského pohlaví. V posledních letech byl zaznamenán mírný nárůst nehodovosti, počtů osob zraněných při dopravních nehodách a také přibývá vybodovaných řidičů. Bylo by vhodné zvážit možnost zavedení nových opatření. Například vyšší pokuty za přestupky, hlavně za ty, které řidiči páchají nejčastěji (řidič se plně nevěnuje řízení vozidla, nesprávné otáčení nebo couvání, nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem). Uvažovat by se také mohlo o nižším odečítání bodů za uplynulých 12 měsíců bez porušení pravidel, například odečíst pouze tři body na rozdíl od čtyř, jak je tomu nyní. A v neposlední řadě by mohly být pravidla přísnější pro ty, kterým už byl v minulosti odebrán řidičský průkaz.



## 7 Seznam použitých zdrojů

ARLT, Josef, Markéta ARLTOVÁ a Eva RUBLÍKOVÁ. Analýza ekonomických časových řad s příklady. Vyd. 2. Praha: Oeconomica, 2004. ISBN 80-245-0777-3.

BERAN, Tomáš. Nová pravidla silničního provozu – Bodový systém a další změny silničního zákona od 1.7.2006 – Podrobný výklad včetně novely č. 226/2006 Sb.. 4. vydání, aktualizované. Brno: Computer Press, a.s., 2006, 99 s. ISBN: 80-251-0909-7.

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

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

ČERVENÝ, Zdeněk; ŠTAUF, Václav. Přestupkové právo. 14. aktualizované vydání. Praha: Linde Praha a. s., 2007. 495 s. ISBN 978-80-7201- 651-8.

HINDLS, Richard, HRONOVÁ, Stanislava, SEGER, Jan, FISCHER, Jakub. Statistika pro ekonomy. 8. vydání. Praha: Professional Publishing. 2007, 415 s. ISBN: 978-80-86946-436.

KOVALČÍKOVÁ, Daniela; ŠTANDERA, Jan. Zákon o provozu na pozemních komunikacích. Vydání první. Praha: C. H. Beck, 2007. 586 s. ISBN 978-80-7179-648-0.

KOŽÍŠEK, Petr. Z dějin silniční dopravy 1. Praha: Národní technické muzeum, 2005. 95 s. ISBN 80-7037-140-4.

KUČEROVÁ, Helena. Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou. Vydání první. Praha: Leges, s.r.o., 2008. 570 s. ISBN 978-80-87212-03-5.

Magnello, Eileen, Loon, Van, Borin. Statistika -- Seznamte se... Vydání první. Portál. ISBN: 978-80-7367-753-4.

NOVOTNÝ, Pavel. Bodový systém a pravidla silničního provozu platná od 1.7.2006. CPRESS, 2006. ISBN 978-80-7226-736-1.

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

SVATOŠOVÁ, Libuše, KÁBA, Bohumil. Statistické metody II. 1. vydání. Praha: Česká zemědělská univerzita v Praze, Provozně ekonomická fakulta, 2014, 107 s. ISBN: 978-80- 213-1736-9.

## **Zákony**

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

## **Internetové zdroje**

BESIP [online]. [cit. 2017-02-27]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/>

Bodový systém [online]. [cit. 2017-02-27]. Dostupné z: <http://www.bodovysystem.cz/>

Ministerstvo dopravy [online]. [cit. 2017-02-27]. Dostupné z:  
<https://www.mdcz.cz/Statistiky?mssfd=Silni%C4%8Dn%C3%AD+doprava&mssff=Statistiky+k+bodov%C3%A9mu+hodnocen%C3%AD>

## 8 Přílohy

### Příloha 1 - Body

Počet bodů	Přestupek
7 bodů	<ul style="list-style-type: none"><li>Řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholu nebo v takové době po požití alkoholu, po kterou je řidič ještě pod jeho vlivem, 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.<ul style="list-style-type: none"><li>Lze uložit pokutu až 50 000 Kč a zákaz činnosti v délce 2 roky dle množství alkoholu</li></ul></li><li>Odmítnutí řidiče podrobit se vyšetření podle jiného právního předpisu ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoli to nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví<ul style="list-style-type: none"><li>Za odmítnutí vyšetření může být řidiči uložena pokuta v rozmezí 25 000 až 50 000 Kč spolu se zákazem činnosti od 1 do 2 let.</li></ul></li><li>Způsobení dopravní nehody porušením povinnosti řidiče, při které došlo k usmrcení nebo k těžké újmě na zdraví jiné osoby<ul style="list-style-type: none"><li>V případě ublížení na zdraví lze uložit pokutu v 25 000 až 50 000 Kč a zákaz činnosti od 1 do 2 let. V případě, že se jedná o případy, kdy dojde např. k usmrcení, jsou tyto případy řešeny dle zákoníku práce.</li></ul></li><li>Neprodlené nezastavení vozidla účastníka dopravní</li></ul>

nehody nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci

- Pokud řidič nezastaví vozidlo v případě účasti na dopravní nehodě je výše pokuty v rozmezí 2 500 až 5 000 Kč. V případě, že se řidič tohoto přestupku dopustí 2x během 24 měsíců lze udělit zákaz činnosti 1 až 6 měsíců.
- Při jízdě na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla otáčení se nebo jízda v protisměru nebo couvání v místě, kde to není dovoleno
  - Lze uložit pokutu ve výši 5 000 až 10 000 Kč nebo zákaz činnosti 6 měsíců až 1 rok.
- Vjíždění na železniční přejezd v případech, ve kterých je to zakázáno
  - Tento přestupek lze řešit blokově s pokutou do výše 2 500 Kč. V případě správního řízení 2 500 až 5 000 Kč případně zákaz činnosti v délce 1 až 6 měsíců.
- 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.
- Předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to zákonem zakázáno
  - Pokuta ve výši 5 000 až 10 000 Kč a zákaz činnosti 6 měsíců až 1 roku.
- Řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržen řidičský průkaz

- Možné uložit pokutu od 5 000 do 10 000 Kč nebo zákaz činnosti 6 měsíců až 1 rok.

## **5 bodů**

- Řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích.
  - Lze uložit pokutu v rozmezí 5 000 až 10 000 Kč a zákaz činnosti 6 měsíců až 1 rok.
- Překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 40 km/h a více v obci nebo o 50 km/h a více mimo obec.
  - Pokuta ve výši 5 000 až 10 000 Kč a zákaz činnosti 6 měsíců až 1 rok.
- 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.
  - Lze řešit v blokovém řízení kde je horní hranice 2 500 Kč. Ve správním řízení je výše pokuty 2 500 až 5 000 Kč. Pokud řidič úmyslně ignoruje pokyn „Stůj“ je toto jednání trestáno zákazem činnosti 1 až 6 měsíců. V případě, že je přestupek spáchán 2x během 12 měsíců je možné uložit pokutu 4 000 až 7 500 Kč a zákaz činnosti 1 až 6 měsíců.
- Ohrožení jiného řidiče při přeježdění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého.
  - Možné uložit pokutu 1 500 Kč až 2 000 Kč. Pokud je přestupek řešen blokově je pokuta do výše 2 000 Kč.

- 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.
  - V blokovém řízení je výše pokuty do 2 500 Kč. Pro správní řízení je výše od 2 500 do 5 000 Kč. Je-li přestupek spáchán během 12 měsíců 2x je možné uložit zákaz činnosti v délce 1 až 6 měsíců.

#### **4 body**

- Při řízení vozidla ohrožení chodce na přechodu a neumožnění nerušeného a bezpečného přejetí vozovky.
  - Tento přestupek lze opět řešit blokově s pokutou do výše 2 500 Kč. Pokud je řešen ve správním řízení je možné udělit pokutu od 2 500 do 5 000 Kč. Spáchá-li řidič tento přestupek během 12 měsíců 2x po sobě hrozí mu zákaz činnosti v délce 1 až 6 měsíců.
- Nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě.
  - Při nedání přednosti hrozí pokuta 2 500 až 5 000 Kč. Pro blokové řízení do výše 2 500 Kč. V případě, že je přestupek spáchán 2x během 12 měsíců hrozí zákaz činnosti v délce 1 až 6 měsíců.
- 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.
  - V blokovém řízení je možné za tento přestupek uložit pokutu do výše 5 000 Kč. Ve správním řízení až 10 000 Kč spolu se zákazem činnosti v délce 6

měsíců až 1 rok.

- Řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění.
  - Možné uložit 25 000 až 50 000 Kč a zákaz činnosti v délce 1 až 2 let
- Porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí podle § 6
  - Přestupek je možné řešit blokově, v takovém případě je možné uložit pokutu do výše 2 000 Kč. Pro případ správního řízení je pokuta 1 500 do 2 500 Kč.
- Překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 20 km/h a více v obci nebo o 30 km/h a více mimo obec.
  - V tomto případě je výše pokuty stanovena pro blokové řízení na částku do 2 500 Kč. Ve správním řízení v rozmezí od 2 500 do 5 000 Kč a v případě, že je přestupek spáchán 2x během 12 měsíců je řidiči možno uložit zákaz činnosti na dobu od 1 měsíce až 6 měsíců.
- Nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit.
  - I za tento přestupek je možné uložit blokovou pokutu, a to do obvyklé výše 2 500 Kč. Ve správním řízení 2 500 až 5 000 Kč. Je-li přestupek spáchán během 12 měsíců 2x je možné uložit zákaz činnosti na dobu 1 až 6 měsíců.
- Řízení motorového vozidla bez držení platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče.

**3 body**

**2 body**

- Pokutu je možno uložit ve výši 5 000 až 10 000 Kč případně zákaz činnosti na doku 6 měsíců až 1 rok.
- Porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu.
  - Lze uložit pokutu od 1 500 do 2 500 Kč. V případě blokového řízení do 2 000 Kč.
- Neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil.
  - Za tento přestupek je možno uložit pokutu v blokovém řízení do 2 000 Kč nebo od 1 500 do 2 500 Kč v případě správního řízení.
- Překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o více než 5 km/h a méně než 20 km/h v obci nebo o více než 10 km/h a méně než 30 km/h mimo obec.
  - Je-li přestupek trestná v blokovém řízení je možné mu uložit pokutu do výše 1 000 Kč. Ve správním řízení je možné uložit pokutu v rozmezí 1 500 Kč až 2 500 Kč.
- Držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla.
  - Telefonování za jízdy je trestáno v blokovém řízení do 1 000 Kč nebo v rozmezí 1 500 až 2 500 Kč.



**Příloha 2: Nehodovost v ČR**

Rok	Počet nehod	1. absolutní diference	Bazický index	Řetězový index	2. absolutní diference
1993	152157	-	-	-	-
1994	156242	4085	103%	103%	-
1995	175520	19278	115%	112%	15193
1996	201697	26177	133%	115%	6899
1997	198431	-3266	130%	98%	-29443
1998	210137	11706	138%	106%	14972
1999	225690	15553	148%	107%	3847
2000	211516	-14174	139%	94%	-29727
2001	185664	-25852	122%	88%	-11678
2002	190718	5054	125%	103%	30906
2003	195851	5133	129%	103%	79
2004	196484	633	129%	100%	-4500
2005	199262	2778	131%	101%	2145
2006	187965	-11297	124%	94%	-14075
2007	182736	-5229	120%	97%	6068
2008	160376	-22360	105%	88%	-17131
2009	74815	-85561	49%	47%	-63201
2010	75522	707	50%	101%	86268
2011	75137	-385	49%	99%	-1092
2012	81404	6267	54%	108%	6652
2013	84398	2994	55%	104%	-3273
2014	85859	1461	56%	102%	-1533
2015	93067	7208	61%	108%	5747
2016	98864	5797	65%	106%	-1411
2017	103821	4957	68%	105%	-840
2018	104764	943	69%	101%	-4014

Období	Průměrný počet nehod	Průměrný koeficient růstu
1993 - 2005	192258	1,021
2006 - 2018	108375	0,956

**Zdroj:** www.mdcz.cz, vlastní zpracování

**Příloha 3 - Dopravní nehody a jejich následky**

Dopravní nehody a jejich následky	Zraněno	Absolutní přírůstky	Koeficient růstu	Usmrceno	Absolutní přírůstky	Koeficient růstu
1990	27 890	x	x	1173	x	x
1991	27 639	-251	0,991	1194	21	1,018
1992	32 137	4 498	1,163	1395	201	1,168
1993	32 450	313	1,010	1355	-40	0,971
1994	35 822	3 372	1,104	1473	118	1,087
1995	37 164	1 342	1,037	1384	-89	0,940
1996	37 917	753	1,020	1386	2	1,001
1997	36 787	-1 130	0,970	1411	25	1,018
1998	35 377	-1 410	0,962	1204	-207	0,853
1999	34 840	-537	0,985	1322	118	1,098
2000	32 588	-2 252	0,935	1336	14	1,011
2001	33 790	1 202	1,037	1219	-117	0,912
2002	34 505	715	1,021	1314	95	1,078
2003	35 565	1 060	1,031	1319	5	1,004
2004	34 421	-1 144	0,968	1215	-104	0,921
2005	32 370	-2 051	0,940	1127	-88	0,928
2006	28 221	-4 149	0,872	956	-171	0,848
2007	29 342	1 121	1,040	1123	167	1,175
2008	28 585	-757	0,974	992	-131	0,883
2009	27 313	-1 272	0,956	832	-160	0,839
2010	24 433	-2 880	0,895	753	-79	0,905
2011	25 611	1 178	1,048	707	-46	0,939
2012	25 576	-35	0,999	681	-26	0,963
2013	25 359	-217	0,992	583	-98	0,856
2014	26 417	1 058	1,042	629	46	1,079
2015	26 966	549	1,021	660	31	1,049
2016	27 081	115	1,004	545	-115	0,826
2017	27 079	-2	1,000	502	-43	0,921

Zraněno			Usmrceno		
Období	Průměrný počet nehod	Průměrný koeficient růstu	Období	Průměrný počet nehod	Průměrný koeficient růstu
1990 - 2005	33 829	1,009	1990 - 200	1301,688	0,998
2006 - 2017	26 832	0,997	2006 - 201	746,917	0,948

**Zdroj:** Policie ČR, vlastní zpracování

#### Příloha 4: Přestupky

Rok	Závažnost přestupku (uvedeny body)												Celkem bodovaných řidičů
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
2006	83297	84833	32504	10264	7186	2994	3496	403	181	91	48	157	225454
2007	120247	203447	78878	47183	27450	20205	26954	6124	3910	2419	1522	5106	543445
2008	119766	222410	83480	51047	29678	24836	42038	9613	7567	4951	3461	14969	613816
2009	132979	221247	98304	51669	36098	27903	47381	10878	8979	6075	4274	24212	669999
2010	131195	204730	100285	50104	37589	27777	46869	11061	8855	6528	4392	30341	659726
2011	98962	213514	113987	49288	39554	25464	44389	10463	8658	6540	4317	34694	649830
2012	30214	209454	122898	46265	38038	20002	46022	8729	8184	6426	4629	36536	577397
2013	29083	199450	123324	44814	36187	18622	43039	7707	7211	6005	4652	37423	557517
2014	27959	196757	122061	45021	34152	18070	43170	7580	6750	5827	4873	38430	550650
2015	26447	190804	121145	43252	32957	17437	43862	7070	6438	5562	4796	39507	539277
2016	25793	184944	115636	41448	31482	15888	42967	6605	5821	5245	4654	39524	520007
2017	25144	168296	106509	39409	28969	14042	40545	5777	5022	4785	4354	39609	482461
2018	23159	170815	106871	38959	29476	13042	38796	5851	4856	4430	4209	39616	480080
<b>Celkem</b>	<b>874246</b>	<b>2470703</b>	<b>1325885</b>	<b>558727</b>	<b>408821</b>	<b>246288</b>	<b>509535</b>	<b>97869</b>	<b>82441</b>	<b>64894</b>	<b>50192</b>	<b>380136</b>	<b>7069737</b>

Zdroj: www.mdcr.cz

#### Příloha 5: Genderový pohled na bodový systém

Rok	Celkem	12 bodů	Bodování				dosažení 12 bodů			
			muži	%	ženy	%	muži	%	ženy	%
2006	225454	157	x	x	x	x	x	x	x	x
2007	543445	5106	456222	84,0	87223	16,1	4844	94,9	262	5,1
2008	613816	14969	517671	84,3	96145	15,7	14285	95,4	684	4,6
2009	669999	24212	565537	84,4	104462	15,6	23071	95,3	1141	4,7
2010	659726	30341	555451	84,2	104275	15,8	28812	95,0	1529	5,0
2011	649830	34694	543787	83,7	106043	16,3	32871	94,7	1823	5,3
2012	577397	36536	482749	83,6	94648	16,4	34455	94,3	2081	5,7
2013	557517	37423	463241	83,1	94276	16,9	35165	94,0	2258	6,0
2014	550650	38430	453339	82,3	97311	17,7	35982	93,6	2448	6,4
2015	539277	39507	440716	81,7	98561	18,3	36851	93,3	2656	6,7
2016	520007	39524	424209	81,6	95798	18,4	36756	93,0	2768	7,0
2017	482461	39609	393738	81,6	88723	18,4	36713	92,7	2896	7,3
2018	480080	39616	389721	81,2	90359	18,8	36621	92,4	2995	7,6
<b>Celkem</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>5686381</b>	<b>x</b>	<b>1157824</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>

Kdo je více bodován: 5686381/1157824 = 4,911

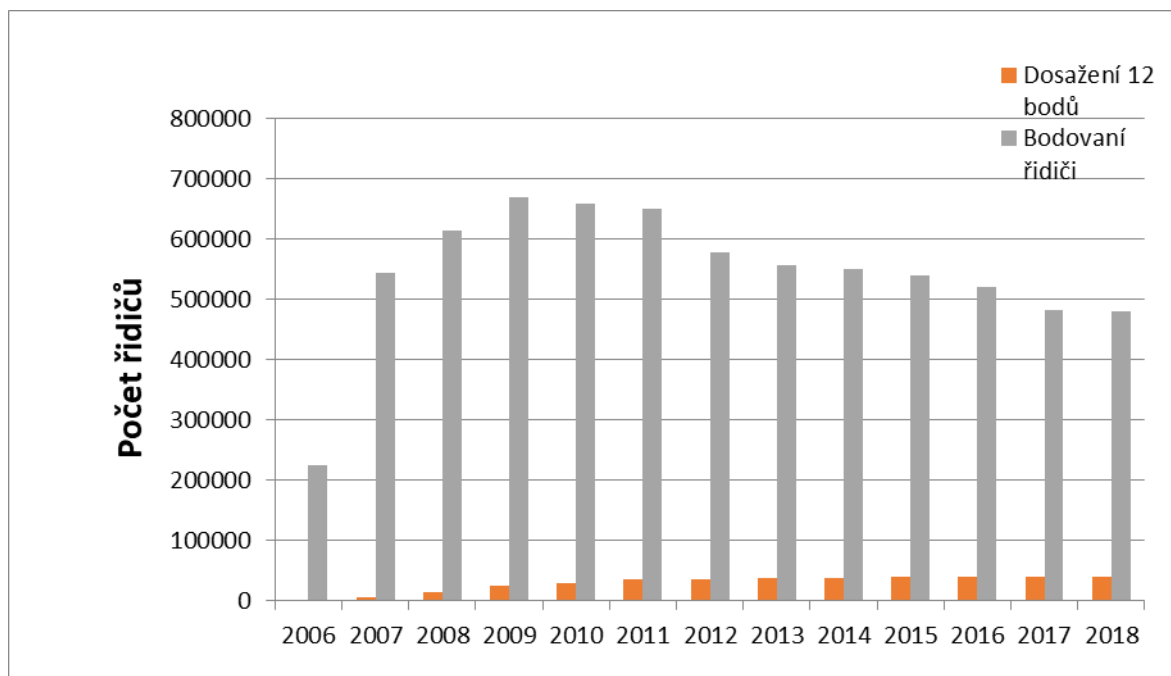
Zdroj: www.mdcr.cz, vlastní zpracování

**Příloha 6: Bodování a vybodování řidiči**

Rok	Vybodování řidiči	Bodování řidiči	Celkem bodovaných řidičů	Vybodování řidiči	Bodování řidiči
				v %	
2006	157	225297	225454	0,1	99,9
2007	5106	538339	543445	0,9	99,1
2008	14969	598847	613816	2,4	97,6
2009	24212	645787	669999	3,6	96,4
2010	30341	629385	659726	4,6	95,4
2011	34694	615136	649830	5,3	94,7
2012	36536	540861	577397	6,3	93,7
2013	37423	520094	557517	6,7	93,3
2014	38430	512220	550650	7,0	93,0
2015	39507	499770	539277	7,3	92,7
2016	39524	480483	520007	7,6	92,4
2017	39609	442852	482461	8,2	91,8
2018	39616	440464	480080	8,3	91,7
<b>Celkem</b>	<b>380136</b>	<b>6689601</b>	<b>7069737</b>	<b>x</b>	<b>x</b>

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

**Příloha 7: Graf bodovaných a vybodovaných řidičů**



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