

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Pedagogická fakulta

Ústav pedagogiky a sociálních studií

Ludmila Konečná

Pedagogika – veřejná správa

III. ročník, kombinované studium

BODOVÝ SYSTÉM

Bakalářská práce

Vedoucí práce: PhDr. Helena Skarupská, Ph.D.

Olomouc 2011

„Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracovala samostatně
a použila jen uvedených pramenů a literatury.“

V Olomouci dne 27. března 2011 -----

vlastnoruční podpis

Děkuji touto cestou vedoucí práce PhDr. Heleně Skarupské, Ph.D. za konzultace a udělené cenné rady při psaní mé bakalářské práce a současně za čas věnovaný mé osobě.

Obsah

Úvod.....	6
1 Vymezení základních pojmů, filozofie, počátky a vývoj bodového systému.....	8
1.1 Základní pojmy.....	8
1.2 Filozofie předcházející zavedení bodového systému	10
1.3 Historie a vývoj právních předpisů silničního provozu.....	12
2 Legislativa	15
2.1 Započítávání bodů	15
2.1.1 Doručování.....	19
2.1.2 Výpisy bodů	20
2.2 Dosažení maximální hranice	20
2.2.1 Odevzdání řidičského průkazu	21
2.3 Vrácení řidičského oprávnění.....	21
2.4 Odečítání bodů	22
2.4.1 Střediska bezpečné jízdy	23
2.4.2 Rozsah školení	24
2.4.3 Seznam schválených středisek bezpečné jízdy	24
2.5 Shrnutí	25
3 Bodový systém v Evropě	27
3.1 Spolková republika Německo	28
3.2 Rakousko	29
3.3 Španělsko.....	29
3.4 Francie	30
3.5 Polsko	30
4 Statistika.....	31
4.1 Statistika podle přestupků (trestných činů)	31
4.2 Statistika dle počtu bodovaných řidičů	33
4.3 Statistiky dle počtu získaných bodů	35
4.4 Statistika řidičů, kterým byly odečteny 4 body	37
5 Výzkum.....	40
5.1 Cíl výzkumu	40
5.2 Metodologie šetření	40

5.3	Realizace výzkumu.....	40
5.4	Vyhodnocení dotazníkového šetření	41
5.4.1	Jakým způsobem se body přidělují?	41
5.4.2	Kde lze získat informace o počtu bodů, které máte na svém kontě řidiče?	42
5.4.3	Spáchal(a) jste v době od 1. 7. 2006 dosud přestupek nebo trestný čin, za který by Vám byly uděleny body?.....	44
5.4.4	Myslíte si, že jako řidič znáte přibližný stav svého konta?.....	46
5.4.5	Máte představu, kolik Vám bylo uděleno bodů za přestupek nebo trestný čin, který jste spáchal(a)?	46
5.4.6	Změnilo se Vaše chování v silničním provozu, když jste zjistil(a), že Vám za spáchaný přestupek nebo trestný čin byly uděleny body?	47
5.4.7	Řidiči, pácháte přestupky opakovaně?	49
5.5	Shrnutí výzkumného šetření	50
	Závěr	51
	Seznam použité literatury a pramenů	52
	Seznam tabulek	
	Seznam grafů	
	Seznam příloh	
	Anotace	

Úvod

Určitě znáte ten pocit, když Vám poštovní doručovatel podává bílou obálkou s červeným pruhem a prvotní obavy z nadcházejících problémů se mění v realitu. První řádky dopisu zní: „Oznámení o dosažení 12 bodů“, další řádky už ani nevnímáte a nakonec věta o tom, že tímto pozbýváte řidičské oprávnění na dobu jednoho roku. Hlavou Vám běží spousta myšlenek, to přece není možné, proč mě neupozornili dřív, než k tomu došlo! A hlavně co budu dělat dál! Zítra jdu na úřad a všechno se vysvětlí. Ano vysvětlí, úředník na odboru dopravy Vám ukáže seznam přestupků, které jste spáchal, a vy se domů vracíte už bez řidičského průkazu. Tak taková může být realita, pokud se vůbec nezajímáte o svůj stav bodů. Věřte, že se vyplatí sledovat stav bodů v registru řidičů a po případném spáchání přestupku změnit svoje chování v silničním provozu, abyste se této situaci vyvarovali.

Cílem této práce je přiblížit bodový systém nejširší veřejnosti, vysvětlit základní principy zapisování bodů a také možné odpočty bodů z konta řidiče a současně analyzovat chování řidičů po spáchání přestupků.

Již deset let pracuji na Městském úřadě v Litovli na registru řidičů, zde se často setkávám s různými mylnými názory řidičů na bodový systém, možná proto bych chtěla touto cestou předat co nejvíce informací. Při samotném získávání dat během výzkumu jsem byla často požádána, ať respondentům po vyplnění dotazníku řeknu, jaké řešení bylo správné, tak doufám, že i touto cestou jsem mohla přispět k informovanosti řidičů.

Svou bakalářskou práci jsem rozdělila na část teoretickou a část praktickou. V teoretické části se zabývám vývojem a popisem bodového systému, strukturou nejčastějších přestupků a jinými statistickými údaji a také informacemi o fungování bodového systému v Evropě.

V praktické části pak vyhodnocuji informovanost řidičů a změnu chování řidičů po zapsání bodů. K výsledkům, které ve své práci publikuji, jsem dospěla dotazníkovou metodou. S připraveným dotazníkem jsem oslovila téměř dvě stovky řidičů a získaná data jsem využila v závěru práce. Informace získané v dotaznících jsem utřídila, jednotlivé otázky vyhodnotila a nakonec stanovila nulovou a

alternativní hypotézu, sestavila kontingenční tabulku a za pomoci testového koeficientu chí-kvadrát jsem dospěla k očekávanému výsledku.

Legislativní rámec i veškeré hodnoty uvedené v této bakalářské práci jsou k datu 31. 12. 2010. Po tomto datu již schválila Poslanecká sněmovna ČR novelu silničního zákona, kterou však ještě čeká další proces schvalování.

1 Vymezení základních pojmů, filozofie, počátky a vývoj bodového systému

V úvodu této kapitoly si vysvětlíme několik základních pojmů, se kterými se budeme dále setkávat v tomto textu. Následovat budou informace o tom, co předcházelo zavedení bodového systému, první zmínky o tomto systému sankcí a hlavně co bylo příčinou zavedení bodového systému.

1.1 Základní pojmy

„Řidič je účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo nebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti“. (zákon 361/2000 Sb., § 2 odst. d)

Řidičské oprávnění – často je tento výraz zaměňován s pojmem řidičský průkaz. Přesná definice zní: *„Řidičské oprávnění opravňuje jeho držitele k řízení motorového vozidla zařazeného do příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění“* (zákon 361/2000 Sb., § 80), takže jsou tím myšleny skupiny nebo podskupiny řidičských oprávnění, které můžeme řídit, většina z nás vlastní řidičské oprávnění skupiny B. Tato skupina řidičského oprávnění nás opravňuje k řízení:

- a) motorových vozidel, jejichž maximální přípustná hmotnost nepřevyšuje 3500 kg a s nejvýše 8 místy k sezení, mimo řidiče a k tomuto motorovému vozidlu smí být připojeno přípojně vozidlo o maximální přípustné hmotnosti do 750 kg,
- b) mopedů a malých motocyklů s konstrukční rychlosti do 45 km.h⁻¹,
- c) traktorů či pracovních strojů, jejichž maximální přípustná hmotnost nepřevyšuje 3500 kg. (zákon 361/2000 Sb., § 80 a 81)

Řidičský průkaz – zákon 361/2000 Sb. v § 103 uvádí: *„Řidičský průkaz je veřejná listina, která osvědčuje udělení řidičského oprávnění k řízení motorových vozidel zařazených do příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění a kterou držitel prokazuje své jméno, příjmení, rodné číslo a podobu, jakož i další údaje v ní zapsané podle tohoto zákona“.*

Bodové hodnocení – význam bodového hodnocení je vysvětlen v zákoně 361/2000 Sb. v § 123a takto: „*Bodovým hodnocením se zajišťuje sledování opakovaného páčání 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.*“

Registr řidičů - „*Evidence údajů o řidičích je vedena v registru řidičů, který je informačním systémem, jehož správcem je obecní úřad obce s rozšířenou působností.*“ (zákon 361/2000 Sb., § 119 odst. 1) Dále se v tomto paragrafu v odst. 2 uvádí, co obsahuje registr řidičů a podle písmene h) jsou v registru řidičů uvedeny „*záznamy o počtu bodů dosažených řidičem v bodovém hodnocení a záznamy o odečtu bodů*“.

Příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností (dále jen obecní úřad ORP) je „*obecní úřad obce s rozšířenou působností, který je příslušný podle místa trvalého pobytu žadatele o řidičské oprávnění, žadatele o vrácení řidičského oprávnění, držitele řidičského oprávnění nebo držitele řidičského průkazu.*“ (zákon 361/2000 Sb., § 2 odst. hh) Seznam obcí s rozšířenou působností můžeme najít v Příloze č. 2 zákona 314/2002 Sb.

Školení (kurz) bezpečné jízdy - tento pojem do naší legislativy vstoupil novelou zákona 374/2007 Sb., představuje teoretickou část (výuku) a praktickou část (výcvik), který řidič absolvuje v centrech bezpečné jízdy za účelem odpočtu bodů z registru řidičů. (zákon 374/2007 Sb., § 52i)

Středisko bezpečné jízdy nebo také centrum bezpečné jízdy - jejím provozovatelem se může stát fyzická nebo právnická osoba, které byla udělena krajským úřadem vyšší akreditace k provozování školení bezpečné jízdy. (zákon 247/2000 Sb., § 52e odst. 1)

Informačním systémem Eliška je nazýván centrální registr řidičů – projekt ELIŠKA (podle závodnice Elišky Junkové) – je to informační systém Ministerstva dopravy, slouží k evidenci na úseku agendy řidičů – řidičské průkazy, mezinárodní řidičské průkazy, průkazy profesní způsobilosti, evidence bodů a evidence přestupků. Systém ELIŠKA je propojen s:

- ✓ rejstříkem trestů - slouží k ověření, zda žadatel o řidičské oprávnění nemá záznam v rejstříku trestů, tj. platný zákaz řízení motorových vozidel,
- ✓ e-testy - při podání žádosti o průkaz profesní způsobilosti se ze systému e-testy stahují data o vykonané zkoušce z odborné způsobilosti,
- ✓ evidencí obyvatel,

Přestupek je v ustanovení zákona 200/1990 Sb., § 2 odst. 1 vymezen pozitivně jako zaviněné jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti a je za přestupek výslovně označeno v zákoně o přestupcích nebo jiném zákoně, a současně negativně – nejde o přestupek, jde-li o jiný správní delikt postižitelný podle zvláštních právních předpisů anebo o trestný čin. (Kučerová, 2006, s. 27)

Trestný čin – „*Trestným činem je protiprávní čin, který trestní zákon označuje za trestný a který vykazuje znaky uvedené v takovém zákoně. K trestní odpovědnosti za trestný čin je třeba úmyslného zavinění, nestanoví-li trestní zákon výslovně, že postačí zavinění z nedbalosti.*“ (zákon 40/2009 Sb., § 13)

Průkaz profesní způsobilosti řidiče je dokladem, který osvědčuje profesní způsobilost řidiče, tento doklad je platný v rámci celé Evropské unie. (Bušta, Kněžínek, 2007, s. 77)

Český Podací Ověřovací Informační Národní Terminál, tedy **Czechpoint** by měl zredukovat přebujelou byrokracii ve vztahu k veřejnosti. Místo návštěvy několika úřadů lze veškeré informace získat na jednom místě. Czechpoint slouží jako asistované místo výkonu veřejné správy. Dnes lze na těchto místech získat výpis z katastru nemovitosti, výpis z obchodního rejstříku, výpis z bodového hodnocení řidiče, výpis ze živnostenského rejstříku, výpis z rejstříku trestů, výpis z insolvenčního rejstříku. (srov. Co je to Czechpoint?)

1.2 Filozofie předcházející zavedení bodového systému

Důvody pro zavedení bodového systému, co předcházelo zavedení bodového systému, zde se většina odborných článků, či literatury shoduje. Hlavním důvodem je zejména bezpečnost silničního provozu a minimalizace četnosti páchání přestupků proti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Zavedení tohoto systému bylo navrhováno již v zákoně 361/2000 Sb. úprava byla nakonec z návrhu zákona

vypuštěna, protože 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. (tisk 833) se píše: „Účelem systému je zejména postihovat recidivu páčání 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 páčáním 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.“ (srov. Důvodová zpráva k návrhu zákona č. 411/2005 Sb.)

Ing. Jaroslav Hořín z Centra dopravního výzkumu v Brně ve svém odborném článku říká, že bodový systém je jedním z mnoha opatření ke snížení počtu a následků dopravních nehod v ČR do roku 2010, tato jsou zanesena v rámcové Národní strategii bezpečnosti silničního provozu. Má to být pouze jedno z opatření z celého systému založeného na intervencích jak v oblasti lidského činitele – dopravního prostředí – tak i vozidel. (srov. Proč bodový systém hodnocení řidičů)

„Silným argumentem pro zavedení bodového systému i v České republice bylo vyhodnocení po řadě let jeho aplikování, které vyzdvihuje zejména jeho preventivní účinek ve smyslu trvalého snižování počtu dopravních nehod i závažnosti jejich následků. Přes rozdílnost detailů mají všechny tyto systémy společné principy a cíle: Pomocí předem stanovených pravidel vyhledávat v silničním provozu řidiče problémové, nepřizpůsobivé, nebezpečné sobě i ostatním a na základě zákonem stanovených podmínek činit opatření k jejich dočasné nebo trvalé eliminaci z účasti v silničním provozu jako řidič. Nedílnou součástí je i odborná pomoc při jejich nápravě v podobě psychologické či jiné odborné diagnostiky, psychologické rehabilitace či terapie a odborného doškolení před jejich případným návratem do provozu na pozemních komunikacích. Funkční a efektivní bodový systém obsahuje tedy jak prvek represivní – identifikaci a evidenci přestupku a jeho potrestání formou pokuty a přidělení trestných bodů - tak výchovný, rehabilitační“. Takto obhájuje

zavedení bodového systému PhDr. Vlasta Rehnová z Centra dopravního výzkumu v Brně. (srov. Bodový systém hodnocení řidičské praxe)

1.3 Historie a vývoj právních předpisů silničního provozu

Prvním právním předpisem o silničním provozu byl zákon č. 47 z. z. č. ze dne 15. června 1866 „*řád silniční policie pro nestátní silnice v Čechách s výjimkou královského hlavního města Prahy*“. Tento zákon formuloval zásadu levostranného provozu, podle zákona měl být každý vůz v noci osvětlen z dále viditelnou svítlnou, úsměvně působí ustanovení, že kočí nesmí za jízdy spát. (Štemberk, 2008, s. 69) Pokud se ale zaměříme na bodový systém nebo spíše jeho první náznaky musíme přeskočit téměř jedno století.

Obdobný systém sankcí byl již v Československu zaveden vládním nařízením č. 11/1951 Sb., § 59, odst. 2, který zní: „*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.*“ V prováděcím předpise, byly dány podrobnější informace k vložce k řidičskému průkazu. Vložka měla deset útržků a bez vložky byl řidičský průkaz neplatný. Při vážném přestupku, tím je myšlena hrubá bezohlednost, v silničním provozu byly jednotlivé útržky odnímány okresním národním výborem nebo orgánem národní bezpečnosti. Při odnímání posledního útržku se odebíral i řidičský průkaz. (vyhláška. 328/1951 Ú.1. I)

Také ve vyhlášce č. 87/1964 Sb., o řidičských průkazech, byla zavedena vložka (kartička o rozměrech asi 5x8 cm) viz příloha č. 1, na jejímž okraji byly vytištěny některé závažné přestupky (vliv alkoholu, nedání přednosti v jízdě, vyhýbání, předjíždění, rychlost jízdy a jiné přestupky). Pokud byl spáchán přestupek, příslušník VB na příslušném místě vložku proštípl. Účelem bylo, aby při spáchání dalšího přestupku byla zohledněna výše pokuty, zda jde o opakovaný přestupek, či nikoliv. Okresní dopravní inspektorát mohl také rozhodnout o tom, že řidič se stal nespolehlivým k řízení motorových vozidel. Nárok na vydání nové, čisté vložky vznikl šest měsíců po spáchání posledního přestupku. Od roku 1987 se začaly vydávat řidičské průkazy ve formě kartičky a tyto již žádnou vložku neobsahovaly. (vyhláška č. 87/1964 Sb.)

Úvahy o novém bodovém systému také v České republice ze strany odborníků z oblasti bezpečnosti silničního provozu sahají ještě před rok 1989, konkrétní podobu však návrh získává až teprve v r. 1999. K dispozici byly zahraniční modely bodového systému a první vyhodnocené zkušenosti s jeho zavedením ukazovaly na prokazatelné snížení počtu dopravních nehod a jejich závažnosti. Na základě zahraničních zkušeností, především SRN, Francie a Rakouska, byl vypracován model bodového systému v podobě legislativní, tj. v paragrafovém znění, včetně návrhu na bodové ocenění přestupků. (srov. Bodový systém hodnocení řidičské praxe)

Základní idea prezentovaná na semináři organizovaném k tématu bodového systému Dopravní fakultou Jana Pernera, Pardubické university v dubnu r. 2000:

- ✓ vypracovat jednoduchý a účinný systém vyhodnocování řidičské praxe,
- ✓ na základě stanovených kritérií identifikovat řidiče problémové, rizikové,
- ✓ zajistit systém, který nedovolí problémovému řidiči pokračovat ve špatně započaté praxi,
- ✓ k tomuto cíli nabídnout odbornou pomoc.

Systém bodového hodnocení předpokládal tyto základní součásti:

- ✓ represe
- ✓ rehabilitace,
- ✓ vyhodnocení výsledků, statistika, individuální pokračování řidičské praxe.

Represivní část tvoří - dozor a kontrolní činnost policie nad dodržováním pravidel silničního provozu, zařazení přestupků dle jejich závažnosti a samotné přidělení trestných bodů, evidence trestných bodů na individuálním kontě řidiče, průběžná informace o stavu konta v centrálním registru.

Rehabilitační část by měla být dobrovolná a nařízená.

- ✓ **Dobrovolná:**
 - absolvování doškolovacího kurzu, pohovoru s odborníkem,
 - absolvování speciálního ověření způsobilosti (odborné, tělesné, duševní),
 - sebereflexe a ukáznění se (přestane porušovat předpisy).

✓ **Nařízená:**

- povinné absolvování řízení ohledně ověření způsobilosti k řízení motorových vozidel,
- speciální kurzy na zlepšení řidičských dovedností v autoškole,
- speciální psychologické postupy – diagnostika, rehabilitace, terapie, rozhovory,
- speciální vyšetření a potřebná následná léčba,
- nařízené období zvýšeného dozoru. (srov. Bodový systém hodnocení řidičů)

Výsledkem byl bodový systém, který byl schválen v r. 2005 a zaveden v rámci novely zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích od 1. 7. 2006. Přijata byla jednodušší verze, tj. převážně represivní, jeho další zdokonalení o složku rehabilitační následovalo až o dva roky později a to ne v takovém rozsahu, jak bylo požadováno.

2 Legislativa

V naší platné legislativě se termín bodové hodnocení objevuje poprvé až schválením zákona 411/2005 Sb., který vyšel ve Sbírce zákona dne 17. 10. 2005, stejně jako většina paragrafového znění i hlava V, která se týká bodového hodnocení, nabyla účinnosti od 1. 7. 2006.

2.1 Započítávání bodů

V § 123 b) zákona 361/2000 Sb. je uvedeno, jakým způsobem jsou započítávány body v registru řidičů. Řidiči motorového vozidla, jemuž byla uložena příslušným orgánem sankce za přestupek, anebo mu byl soudem uložen trest za trestný čin, se zapíše stanovený počet bodů.

Tabulka č. 1 - Přehled bodovaných přestupků

Porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích	Počet bodů
řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění	7
řízení vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost, který si řidič přivodil požitím alkoholu nebo užitím jiné návykové látky	7
odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu dechové zkoušce ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem	7
odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu lékařskému vyšetření ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem v případě, že dechová zkouška byla pozitivní, ačkoli to nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví	7
odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu odbornému lékařskému vyšetření ke zjištění, není-li ovlivněn jinou návykovou látkou, ačkoli to nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví	7
způsobení dopravní nehody porušením povinnosti řidiče, při které došlo k usmrcení nebo k těžké újmě na zdraví	7

při dopravní nehodě, při které došlo k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100 000 Kč, nebo při které došlo k poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace, neprodlené nezastavení vozidla nebo neohlášení dopravní nehody policistovi nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní nehody	7
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 v těle řidiče vyšší než 0,3 ‰, 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	6
předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to zákonem zakázáno	6
při jízdě na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla otáčení se nebo jízda v protisměru nebo couvání v místě, kde to není dovoleno	6
vjíždění na železniční přejezd v případech, ve kterých je to zakázáno	6
řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržen řidičský průkaz	6
řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích podle zvláštního právního předpisu tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích	5
řízení motorového vozidla bez držení platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče	5
řízení motorového vozidla bez držení platného posudku o zdravotní způsobilosti	5
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	5
nezastavení vozidla na signál, který prikazuje řidiči zastavit vozidlo, nebo nezastavení vozidla na pokyn „Stůj“ daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou k řízení tohoto provozu	5

při řízení vozidla neumožnění chodci na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejetí vozovky	4
při řízení vozidla ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou řidič odbočuje	4
ohrožení chodce při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání	4
nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě	4
překročení nejdelší přípustné doby řízení nebo nedodržení stanovené bezpečnostní přestávky v řízení vozidla podle zvláštních právních předpisů	4
řízení vozidla, které užívá jinou registrační značku, než která byla vozidlu přidělena	4
při dopravní nehodě, při které byla způsobena na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí hmotná škoda nižší než 100 000 Kč nebo při které došlo k poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace, neprodlené nezastavení vozidla a prokázání totožnosti navzájem včetně sdělení údajů o vozidle nebo odmítnutí sepsat společný záznam o dopravní nehodě nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní nehody	3
držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla	3
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	3
nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit	3
ohrožení jiného řidiče při přejíždění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého	3
překročení povolených hodnot stanovených zvláštním právním předpisem při kontrolním vážení vozidla podle zvláštního právního předpisu	3

řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholu nebo v takové době po požití alkoholu, po kterou je řidič ještě pod jeho vlivem, při zjištěném obsahu alkoholu v těle řidiče ve výši menší nebo rovné 0,3 ‰	3
nedovolená jízda po tramvajovém pásu	2
porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu	2
porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás	2
neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil	2
porušení ustanovení o omezení jízdy některých vozidel	2
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o méně než 20 km/h v obci nebo o méně než 30 km/h mimo obec	2
nedovolené užití dálnice nebo silnice pro motorová vozidla nemotorovým vozidlem nebo jízdní soupravou, jejichž konstrukce nebo technický stav neumožňuje dosažení rychlosti stanovené v § 35 odst. 1 zákona o silničním provozu	1
neoprávněné užití vyhrazeného jízdního pruhu	1
porušení ustanovení § 32 zákona o silničním provozu o osvětlení vozidla	1
porušení povinnosti vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky (kromě výše uvedených případů překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené dopravní značkou, porušení zákazu předjíždění stanoveného dopravní značkou a zákazových značek B 28 – zákaz zastavení a B 29 - zákaz stání)	1
neoprávněné užití zvláštního výstražného světla modré barvy, popřípadě doplněného zvláštním zvukovým výstražným znamením	1
neoprávněné užití zvláštního výstražného světla oranžové barvy	1

(Příloha zákona 361/2000 Sb.)

V příloze č. 2 je uvedena kompletní tabulka přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích podle § 22 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, kde jsou uvedeny nejen trestné body, ale i výše pokut ve správním nebo blokovém řízení a doba zákazu řízení motorových vozidel, pokud se za uvedený přestupek uděluje.

Rozhodujícím dnem, kdy příslušný obecní úřad s rozšířenou působností zápis v registru řidičů provede, je den:

- ke kterému byla pokuta v blokovém řízení uložena,
- kdy nabylo právní moci rozhodnutí o uložení sankce za přestupek, rozhodnutí o uložení kázeňského trestu, nebo rozhodnutí, kterým se ukládá trest za trestný čin.

§ 123b odst. 2) stanoví, že zápis bodů musí být proveden nejpozději do pěti pracovních dnů ode dne, kdy toto bylo doručeno. (zákon 361/2000 Sb., § 123b, odst. 1 a 2)

2.1.1 Doručování

Stejně tak jsou zde i povinnosti pro doručovatele, pokud se jedná o oznámení o uložení pokuty za přestupek v blokovém řízení, je policie nebo obecní policie povinna toto doručit příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností do tří pracovních dnů.

Rozhodnutí o uložení sankce za přestupek, rozhodnutí o sankci za jednání vojáka označené za přestupek ve zvláštním právním předpise nebo rozhodnutí o uložení kázeňského trestu za jednání mající znaky přestupku, nebo rozhodnutí, kterým byl uložen trest za trestný čin, doručí orgán, který sankci uložil, a to do pěti pracovních dnů ode dne nabytí právní moci.

Dnem, kdy příslušný obecní úřad s rozšířenou působností oznámení nebo rozhodnutí obdrží, se tato považují za doručená. Rozhodnutí musí být opatřena doložkou nabytí právní moci, jinak je považováno za nedoručené. Místo rozhodnutí lze doručit i oznámení o nabytí právní moci rozhodnutí, ale toto oznámení musí obsahovat všechny potřebné údaje k zápisu do registru řidičů. (zákon 361/2000 Sb., § 123b, odst. 3 a 4)

2.1.2 Výpisy bodů

Na žádost řidiče vydá příslušný obecní úřad ORP výpis z registru řidičů o jeho záznamech bodového hodnocení za poplatek 15,- Kč. Tento výpis lze také nově od 1. 1. 2009 získat na kontaktních místech veřejné správy, pro nás dnes už známe pod názvem „Czechpoint“. Výhodou je, že nejsme omezováni příslušností obecního úřadu a můžeme svoji žádost podat kdekoliv, jen poplatek je zde poněkud vyšší, činí 100,- Kč. (zákon 361/2000 Sb., § 123b, odst. 5 a 6)

2.2 Dosažení maximální hranice

„Příslušný obecní úřad ORP zaznamenává řidičem dosažený počet pouze do celkového počtu 12 bodů.“ (zákon 361/2000 Sb. §123c, odst. 1) Takže i pokud je dosaženo vyššího počtu bodů, někdy třeba i 20 bodů, vždy se počítá pouze s 12 body a body připočítané nad tento limit se nikde neuvádí. V informačním systému Eliška, který eviduje spáchané přestupky, se objevuje jen 12 bodů, stejně tak ve veškeré korespondenci, která následuje po dosažení maximální hranice.

Velice sporným z hlediska zapisování bodů se jeví § 123c, odst. 2 zákona 361/2000 Sb., podle něhož pokud se řidič dopustí jedním skutkem více přestupků nebo trestných činů, spáchaných jednáním zařazeným do bodového hodnocení, zaznamená příslušný obecní úřad ORP počet bodů, který odpovídá nejzávažnějšímu z nich.

Co to znamená v praxi?

Přestupek jednočinný – řidič se jedním skutkem dopustí více přestupků. Projede křižovatkou na červenou (5 bodů), při tom telefonuje s mobilním telefonem v ruce (3 body) a navíc nemá rozsvícená světla na vozidle (1 bod). Řidiči bude zapsán jenom počet bodů, které získá za nejprísněji obodovaný přestupek, v našem případě tedy 5 bodů.

Přestupek vícečinný – jednání řidiče je vyhodnoceno, jako více přestupků, které po sobě následovaly. Řidič spáchá dopravní nehodu pod vlivem alkoholu (7 bodů), poté ujede z místa dopravní nehody (7 bodů). Toto jsou dva skutky a oba by měly být

zapsány do evidenční karty řidiče, tímto řidič dosáhl 14 bodů a došlo k jeho vybodování.

Zde dochází k velké nejednotnosti při zápisu do evidenční karty řidiče, chybí jednotný výklad, který by jasně specifikoval, jak v jednotlivých případech postupovat.

Po provedení zápisu bodů, kterým řidič dosáhl celkového počtu 12 bodů, musí příslušný obecní úřad ORP tuto skutečnost oznámit řidiči a vyzve jej k odevzdání řidičského průkazu. Řidič tak musí učinit nejpozději do pěti pracovních dnů od doručení tohoto oznámení. Důležité je, že řidič pozbývá řidičské oprávnění uplynutím pěti pracovních dnů ode dne, kdy mu toto oznámení bylo doručeno. Pokud se jedná o řidiče, který je držitelem řidičského průkazu vydaného cizím státem, oznámí tuto skutečnost řidiči a Ministerstvu dopravy. (zákon 361/2000 Sb. §123c, odst. 3 a 4)

2.2.1 Odevzdání řidičského průkazu

Řidič, který získal 12 bodů, je povinen výzvu k odevzdání řidičského průkazu splnit. Obecní úřad ORP vydá řidiči potvrzení o odevzdání řidičského průkazu v rozsahu, jak je uvedeno v § 113, odst. 5 zákona 361/2000. Také řidič, který je držitelem řidičského průkazu Evropského společenství nebo řidičského průkazu vydaného cizím státem a dosáhl celkového počtu 12 bodů, pozbývá právo řízení motorového vozidla na území České republiky na dobu jednoho roku. Tuto skutečnost sdělí Ministerstvo dopravy orgánu, který řidičský průkaz vydal. (zákon 361/2000 Sb., §123c, odst. 5,6 a 7)

2.3 Vrácení řidičského oprávnění

„Řidič, který podle § 123c odst. 3 pozbyl řidičské oprávnění, je oprávněn požádat o vrácení řidičského oprávnění nejdříve po uplynutí jednoho roku ode dne pozbytí řidičského oprávnění...“ (zákon 361/2000 Sb., § 123d, odst. 1) Jak vyplývá z obsahu tohoto ustanovení nelze žádat o vrácení řidičského oprávnění po uplynutí poloviny této doby. Pokud byl řidiči v rámci projednávání jeho přestupku nebo trestného činu uložen zákaz činnosti řízení motorových vozidel na dobu delší než jeden rok, může

takový řidič požádat o vrácení řidičského oprávnění až po uplynutí trestu nebo sankce zákazu činnosti.

Po uplynutí lhůty jednoho roku předkládá „vybodovaný řidič“ u příslušného obecního úřadu ORP společně s dokladem totožnosti, písemnou žádostí o vrácení řidičského oprávnění také přezkoušení z odborné způsobilosti podle zákona 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. Toto potvrzení o přezkoušení z odborné způsobilosti nesmí být ke dni podání žádosti starší než 30 dnů. (zákon 361/2000 Sb., § 101)

Vrácením řidičského oprávnění a vydáním řidičského průkazu, začíná jeho bodové konto opět od nuly. (zákon 361/2000 Sb., § 123d, odst. 4)

2.4 Odečítání bodů

Jak každý z nás určitě ví, body můžeme získat snadno. Pokud zapomeneme zapnout světla, budeme telefonovat za jízdy, nepoužijeme bezpečnostní pásy, překročíme rychlost byť jen o pár kilometrů, naše konto bude rychle narůstat. Ale tato kapitola má být o tom, jak lze odečítat body z našeho konta v registru řidičů.

Pokud řidič, který má na svém kontě již nějaké udělené body a po dobu 12 měsíců po sobě jdoucích nespáchá žádný přestupek, za který by mu byly body uděleny, z jeho počtu bodů se odečtou 4 body. Po 24 měsících po sobě jdoucích, kdy nedojde k bodovanému přestupku, jsou odečteny další 4 body, tedy celkem 8 bodů. Pokud nespáchá přestupek po dobu 36 měsíců po sobě jdoucích, odečtou se všechny body, které byly v minulosti uloženy. Tímto vzorným chováním ovšem nelze získat nějaké kladné body, ale bude se vycházet z nulového limitu. Řidiči, kterému byla uložena sankce nebo trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, však tato lhůta pro odečtení bodů neběží a začíná běžet až po skončení trestu nebo sankce. (zákon 361/2000 Sb., § 123e, odst. 1)

Významnou novinkou pro naše řidiče byla novela zákona 374/2007 Sb., ta zavedla dobrovolnou účast na školení řidiče za účelem odpočtu bodů, tato ustanovení se objevují v naší legislativě od 1. 9. 2008. Z registru řidičů lze provést odečet 3 bodů z dosaženého počtu bodů řidiče, pokud absolvuje školení bezpečné jízdy ve

středisku bezpečné jízdy podle zvláštního právního předpisu při splnění dalších podmínek:

- ✓ podá písemnou žádost o odečtení bodů,
- ✓ doloží potvrzení o ukončení školení bezpečné jízdy, které není starší než 1 měsíc od podání žádosti,
- ✓ nemá ke dni ukončení školení bezpečné jízdy v registru řidičů zaznamenáno více než 10 bodů,
- ✓ za podmínek, že jednotlivá porušení právních předpisů zapsaná v registru řidičů jsou ohodnocena méně než 6 body.

Odečet tří bodů na základě ukončeného školení bezpečné jízdy lze provést v registru řidičů pouze jednou za kalendářní rok. (zákon 361/2000 Sb., § 123e, odst. 4)

2.4.1 Střediska bezpečné jízdy

Školení bezpečné jízdy probíhá v areálech, které splňují technické parametry stanovené vyhláškou č. 156/2008 Sb. Toto školení může provádět pouze subjekt, kterému udělil příslušný krajský úřad vyšší akreditaci k provozování školení bezpečné jízdy.

Centrum bezpečné jízdy je multifunkční výcvikový areál sloužící mimo jiné ke zdokonalovacím kurzům pro řidiče z povolání i širokou motoristickou veřejnost.

Podstatou činnosti střediska je přispět ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu a připravit řidiče na krizové situace, k nimž může docházet na silnicích ať už z důvodů zhoršených meteorologických podmínek, anebo kvůli nedodržení pravidel ze strany ostatních účastníků silničního provozu.

K dispozici jsou cvičné plochy pro nácvik jízdy do zatáčky, pro jízdu po nakloněné rovině a rovinné kluzné plochy s možností nácviku vyhýbacích a brzdných manévřů, průjezd souvislou vodní vrstvou, brzdění vozidla při určitých rychlostech po změně povrchu vozovky. (vyhláška 156/2008 Sb., § 17)

Cvičné plochy jsou osazeny moderní technologií, která dokáže velice věrně a přitom velmi bezpečně navodit krizové situace. Provoz areálu je celoroční, dostatečně dimenzované osvětlení umožňuje cvičit i v noci.

2.4.2 Rozsah školení

Obsah a rozsah školení je dán vyhláškou Ministerstva dopravy ČR č. 156/2008 Sb. ze dne 28. dubna 2008. Délka školení je stanovena na 7 hodin, z toho 180 minut teoretická část, 210 minut praktická část a 30 minut závěrečné vyhodnocení.

Předmětem výuky v rámci školení bezpečné jízdy je získání a prohloubení znalostí jako jsou:

- ✓ teorie řízení a zásad bezpečné a defenzivní jízdy,
- ✓ nejčastější příčiny dopravních nehod a jejich předcházení,
- ✓ důsledky protiprávního jednání řidičů motorových vozidel,
- ✓ prevence řešení mimořádných událostí v provozu na pozemních komunikacích.

Předmětem výcviku v rámci školení bezpečné jízdy je praktická jízda s motorovým vozidlem pod dohledem lektora bezpečné jízdy na výcvikové ploše, zaměřená na předcházení a řešení situací, při kterých je značně ztížena možnost ovládat vozidlo, formou bezpečné a defenzivní jízdy. V příloze č. 3 je znázorněn plánek střediska bezpečné jízdy v Sosnové, kde tyto výcviky probíhají.

V průběhu a po ukončení výcviku provádí lektor bezpečné jízdy vyhodnocení chování řidiče při výcviku. (srov. Obsah kurzů pro odpočet trestných bodů)

2.4.3 Seznam schválených středisek bezpečné jízdy

Prvním a také jediným střediskem bezpečné jízdy, které poskytovalo od 5. 9. 2008 podle zákona č. 374/2007 Sb. a vyhlášky Ministerstva dopravy ČR č. 156/2008 Sb., dobrovolné školení bezpečné jízdy pro řidiče, kteří mají zaznamenány v registru řidiče body, byla společnost HCT.CZ a.s. a AUTODROM MOST a.s. – polygon Most. (srov. Odečet bodů)

Druhým akreditovaným školícím střediskem řidičů, umožňujícím odpočet bodů, byla firma Autodrom Promotion s.r.o., Centrum kurzů bezpečné jízdy v Sosnové u České Lípy, která začala školit řidiče o rok později a to od 1.11.2009 a ukončila tak monopol polygonu v Mostě. (srov. Školení bezpečné jízdy za účelem odečtení bodů)

Od 3. 11. 2010 má platnou akreditaci dle vyhlášky 156/2008 Sb. první centrum bezpečné jízdy na Moravě a tím je Centrum bezpečné jízdy Libros Ostrava. (srov. Obsah kurzů pro odpočet trestných bodů)

2.5 Shrnutí

Základní informace v kostce:

- Za přestupek nebo trestný čin, který je ohodnocen trestnými body dle Přílohy zákona 361/2000 Sb. jsou řidiči zaznamenány body do registru řidičů do 5 dnů od doručení informace o uložení pokuty nebo pravomocného rozhodnutí.
- Body se zapisují řidiči do počtu 12 bodů, poté je řidiči doručeno „Oznámení o dosažení 12 bodů“ a následně řidič pozbývá řidičské oprávnění na dobu jednoho roku a je povinen odevzdat řidičský průkaz.
- Po uplynutí jednoho roku (nelze požádat po polovině) je řidič povinen se podrobit přezkoušení z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel (zkouška z pravidel silničního provozu, zkouška z praktické jízdy k požadovaným skupinám, které řidič obhájí a znalost údržby vozidla).
- Pokud řidič rok nespáchá přestupek zařazený do bodového hodnocení, jsou mu odečteny 4 body.
- Pokud řidič absolvuje školení bezpečné jízdy a jsou splněny další podmínky, lze mu odečíst z registru řidičů 3 trestné body.
- Při zákazu řízení motorových vozidel lhůta pro odečet bodů neběží, ta se začne počítat až po jeho skončení.
- Řidič si může kdykoliv požádat o výpis z bodového hodnocení.

Legislativa zde uvedená je k datu 31. 12. 2010. V současné době je schvalována zatím nejvýznamnější novela bodového systému a snad bude i dalším významným krokem k bezpečnosti na našich silnicích. Pokud bych se měla zmínit o nejdůležitějších novinkách, které nás čekají, pak musím zmínit snížení počtu bodovaných přestupků ze 42 položek na 27, podle vyjádření Ministerstva dopravy mají být bodovány pouze ty nejzávažnější přestupky. Další novinkou je určitě, že

řidič při vrácení řidičského oprávnění bude povinen doložit společně s přezkoušením odborné způsobilosti i absolvování dopravně psychologického vyšetření. Doufejme, že toto přispěje k tomu, aby z našich silnic vymizeli agresivní řidiči a řidiči, kteří běžně řídí pod vlivem alkoholu nebo jiných omamných látek. Ale nechme se překvapit, jaká bude skutečnost. (srov. Schválený text tisku 26, Novela zákona o pozemních komunikacích)

3 Bodový systém v Evropě

Stejným způsobem jako v České republice je řešena problematika dopravní nehodovosti i v dalších státech v Evropě a také v zámoří. Bodový systém je zaveden ve 27 evropských státech. V různých zemích Evropy se používají bodové stupnice různého rozsahu od 3 do 39 bodů, přičemž se v zásadě uplatňují dvě koncepce: V té první se body načítají, v té druhé je řidičům přidělen určitý limit, od kterého se při spáchání přestupků odečítá příslušná hodnota bodů. Bodový systém by měl zohledňovat legislativní rámec, dopravně bezpečnostní situaci a místní mentalitu.

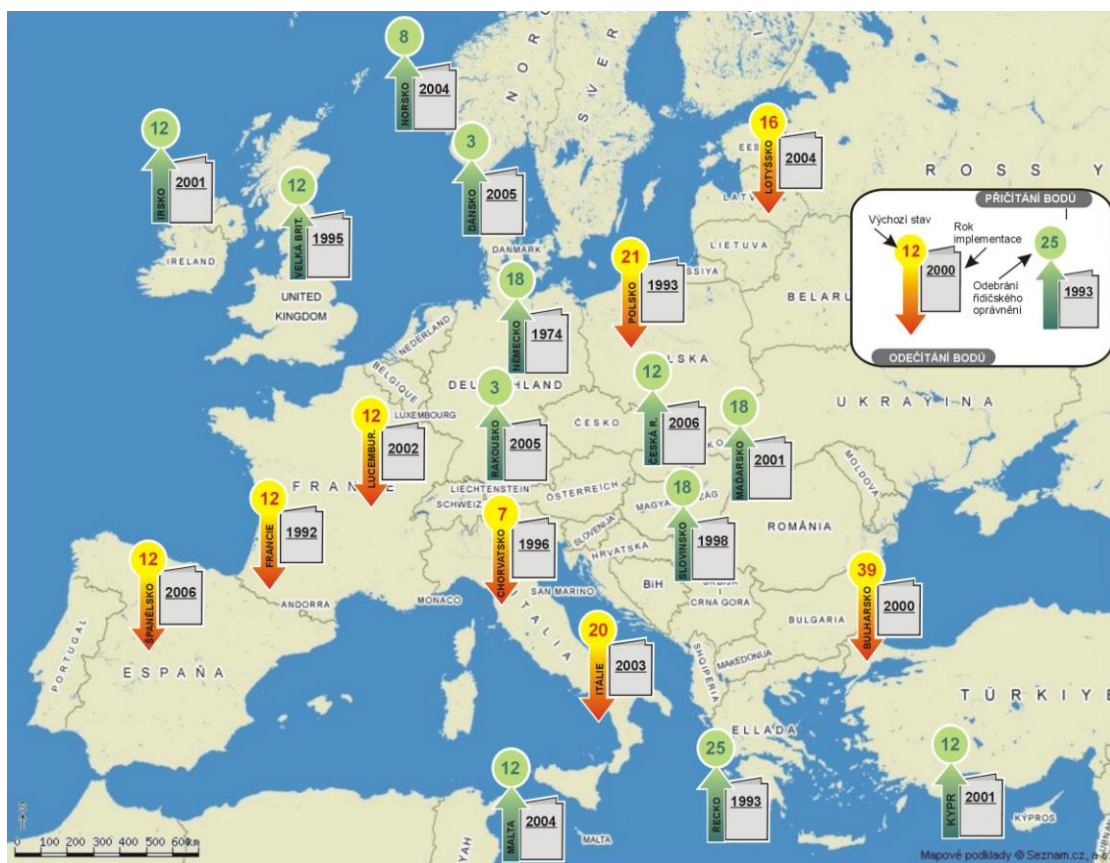
Tabulka č. 2 - Bodové systémy v Evropě

stát	od roku	počet bodů	přičítání/odečítání
Německo	1974	18	přičítání
Francie	1992	12	odečítání
Polsko	1993	21	odečítání
Řecko	1993	25	přičítání
Velká Británie	1995	12	přičítání
Chorvatsko	1996	7	odečítání
Slovinsko	1998	18	přičítání
Bulharsko	2000	39	odečítání
Irsko	2001	12	přičítání
Maďarsko	2004	18	přičítání
Kypr	2001	12	přičítání
Lucembursko	2002	*** 12	odečítání
Itálie	2003	20	odečítání
Lotyšsko	2004	16	odečítání
Malta	2004	12	přičítání
Norsko	2004	12	přičítání
Dánsko	2005	3	přičítání
Rakousko	2005	*3x	přičítání
Španělsko	2006	12	odečítání
Česká republika	2006	12	přičítání

* specifický systém známý jako 3x a dost

*** BS je platný jen pro řidiče – začátečníky

Mimo Evropu se můžeme potkat s bodovým systémem také v Kanadě, Austrálii, USA a na Novém Zélandu. „V Kanadě existuje tzv. *delivery point systém* – bodový systém, kde se body odečítají. Začíná se s 12 body. Při překročení nejvyšší povolené rychlosti billboardy umístěné podél silnic a dálnic upozorňují řidiče, jakou pokutu budou platit podle aktuálního měření překročení rychlostí – tzv. *cost of speeding*“ (Frič, Strnadová, 2008, s. 6)



Obrázek č. 1

3.1 Spolková republika Německo

Spolková republika Německo byla prvním průkopníkem bodového systému vůbec. První zmínky se objevily v roce 1956, významnější úpravy byly provedeny v roce 1974. Seznam bodovaných přestupků obsahuje několik set položek. Výše horní hranice bodového systému je stanovena na 18 bodů. Systém je motivační, rehabilitační formou umožňuje řidičům absolvování seminářů za předem určených podmínek.

Při dosažení počtu 7 bodů se při absolvování semináře odečtou 4 body. Pokud řidič dosáhne 8-13 bodů, dostane varování s informací o počtu dosažených bodů,

a když v tuto dobu absolvuje seminář, odečtou se řidiči 2 body. Jakmile bodové konto řidiče dosáhne 14-17 bodů, je řidiči nařízen zdokonalovací seminář a následuje doporučení k absolvování dopravně psychologického testu (tzv. Idiotentest), v tomto případě se odečtou 2 body. Řidičský průkaz je řidiči odebrán za 18 a více bodů a to na dobu nejméně 6 měsíců a je vrácen až po úspěšném složení řidičské zkoušky a po absolvování dopravně psychologického testu. Pokud spáchá přestupek řidič začátečník, který spadá do režimu tzv. řidičského průkazu na zkoušku, má přestupek za následek povinnou účast na doškolovacím kurzu a prodloužení zkušební doby ze dvou na čtyři roky. (Frič, Strnadová, 2008, s. 8-10)

3.2 Rakousko

Bodový systém byl zde zaveden v roce 2005. V Rakousku se používá zvláštní systém s přičítáním bodů a současně i progresivní sazba postihu při trestání recidivy dopravně nebezpečného chování. *„Platí zásada známá jako třikrát a dost, což znamená, že při třetím zápisu do záznamového řidičského průkazu v průběhu dvou let je průkaz odebrán na dobu nejméně tři měsíců. Přitom nezáleží na tom, zda řidič třikrát spáchá stejný přestupek nebo přečiny různé.“* Záznamový řidičský průkaz představuje něco jako bodovací systém bez bodů. První záznam v registru je pro řidiče výstrahou, druhý záznam s sebou přináší povinnost podrobit se doškolovacímu kurzu, tzv. driver improvement. Třetí záznam má za následek odebrání řidičského průkazu na dobu nejméně tři měsíců. (Frič, Strnadová, 2008, s. 11)

3.3 Španělsko

Ve Španělsku byl zaveden bodový systém stejně jako u nás v roce 2006. Funguje zde systém odečtu bodů z dvanáctibodového limitu. V případě, že řidič vyčerpá svůj bodový limit, je mu na dobu šesti měsíců odejmuto řidičské oprávnění a musí absolvovat 24 hodin kurzu zaměřeného na předcházení rizik v silničním provozu. Po jeho ukončení řidič získá 4 body, další 3 body získá, pokud v průběhu tří let nespáchá žádný přestupek. (Frič, Strnadová, 2008, s. 11-12)

3.4 Francie

Francie je zemí, kde bodový systém funguje od roku 1992. Body se zde analogicky, jako ve Španělsku odečítají a i limit přidělených bodů je stejný. Dlouhodobé problémy, který zde museli řešit, souvisely s překračováním rychlostních limitů, což mělo za následek vysoký počet závažných dopravních nehod. Od počátku působení bodového systému zde dochází k výraznému zlepšení a během 18 let působení bodového systému se snížil počet zemřelých osob v přepočtu na 1 milion obyvatel z původních 184 zemřelých osob na 75 zemřelých osob. (Frič, Strnadová, 2008, s. 12)

3.5 Polsko

V Polsku byl bodový systém zaveden v roce 1993. „*Řidiči mají k dispozici 24 bodů (20 bodů mají k dispozici řidiči s praxí do jednoho roku), které jsou při spáchání přestupku postupně odečítány.*“ Za spáchání přestupku lze řidiči odečíst od 1 do 10 bodů. Po dosažení 24 bodů je řidiči odebráno řidičské oprávnění a řidič musí složit zkoušku pro jeho opětovné získání. Absolvuje-li řidič speciální kurz, může získat 6 bodů, tohoto kurzu se může zúčastnit maximálně jednou za šest měsíců. (Frič, Strnadová, 2008, s. 12-13)

Co je pro všechny bodové systémy ovšem společné, velmi kritizovaným negativem bodového systému a to nejen v Evropě, ale v celém světě, je krátkodobý intenzivní pozitivní účinek. Většinou se potvrdilo, že snížení dopravní nehodovosti mělo do půl roku až do jednoho roku po zavedení bodového systému, zase stoupající tendenci.

Překvapivé je, že v dnešní době, kdy dochází ke sjednocování všech důležitých právních norem a předpisů není i v této oblasti nějaká jednotná koncepce. V dnešní době je pohyb lidí z jedné země do druhé běžnou záležitostí, proto by bylo vhodné sjednotit postihy za ty nejběžnější přestupky proti zákonům, určitě by to usnadnilo orientaci řidiče v případech jejich nedisciplinovanosti.

4 Statistika

Bodovému systému, respektive hodnotám, kterých je dosahováno ve statistikách k bodovému systému, je věnována velká pozornost na stránkách Ministerstva dopravy. Statistiky jsou zde uváděny od 1. 7. 2006, tj. od doby zavedení bodového systému v pravidelných měsíčních nebo čtvrtletních intervalech podle nejrozličnějších kritérií. Mě nejvíce zaujaly následující data, která vám chci přiblížit. Statistické údaje jsou uvedeny k datu 31. 12. 2010.

4.1 Statistika podle přestupků (trestných činů)

Následující tabulka nám poskytuje seznam přestupků a trestných činů, kterých se řidiči nejčastěji dopouštějí na našich silnicích a za které jsou jim evidovány body. Struktura těchto nejčastějších přestupků se od doby zavedení bodového systému u nás nijak výrazně nemění.

Tabulka č. 3 - Nejčastěji páchané přestupky

Jednání (zkrácené znění)	Body	Podíl všech přestupků a TČ
Překročení předepsané rychlosti v obci o méně než 20 km/h	2	24,3 %
Porušení povinností vyplývajících ze zákazové nebo příkazové značky	1	17,7 %
Porušení povinnosti být za jízdy připoután nebo užít ochrannou přilbu	2	16,2 %
Porušení ustanovení o osvětlení vozidla	1	6,9 %
Držení telefonního přístroje v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla	3	6,3 %
Překročení předepsané rychlosti v obci o 20 km/h a více	3	5,7 %
Překročení předepsané rychlosti mimo obec o méně než 30 km/h	2	5,1 %
Nedání přednosti v jízdě	4	1,8 %

Nezastavení vozidla na signál, který příkazuje vozidlo zastavit	5	1,8 %
Překročení předepsané rychlosti mimo obec o více než 30 km/h	3	1,7 %
Ostatní		12,5 %

Následující tabulka deseti nejčtenějších přestupků nám radí, čemu se máme v silničním provozu vyvarovat. Pokud by tak řidiči učinili, nestalo by se 88 % přestupků, za které jsou nám udělovány body.

Pokud to shrneme, tak obecné doporučení pro nás řidiče lze vyjádřit takto:

- nepřekračovat předepsanou rychlost jak v obci, tak i mimo obec

„O psychologickém pozadí rychlosti není pochyb. Rychlost může poskytovat dojem moci, nepřekonatelnosti, síly a sebedůvěry.“ ... „Platí rovnice: Čím vyšší rychlost, tím vyšší duševní zátěž. Rychlá jízda vyžaduje intenzivnější koncentraci, bleskové zpracování informací, hodnocení situací a reagování.“ Proto důsledné a opakované hlídkování policie v obcích a na rizikových úsecích nutí řidiče k dodržování předpisů. (Havlík, 2005, st. 159,160)

- respektovat příkazové nebo zákazové značky

Lidské selhání stojí na vrcholu příčin všech kolizí, hlavní roli sehrává dopravní způsobilost motoristy, nelze nikdy pominout vlivy prostředí, podmínek a situací. Dopravní prostředí, kvalita cesty, svislé a vodorovné značení, umístění značek, světelné signalizace a dalších má psychologickou dimenzi. Velkou chybou je postavení značek, buď v těsné blízkosti, nebo přehnané vzdálenosti. Člověk totiž zaostřuje pozornost bezprostředně před vzniklou situací, takže okolí zpravidla v požadované míře neregistruje. (Havlík, 2005, st.164)

- být připoután či užívat ochrannou přilbu

Připnutí bezpečnostním pásem snižuje riziko usmrcení nebo těžkého zranění na polovinu až třetinu v závislosti na rychlosti jízdy v okamžiku střetu. Nepřipoutaná osoba umírá na předním sedadle až šestkrát častěji než osoba připoutaná, na zadním sedadle třikrát a v obci pětkrát častěji. Poranění lebky je typické pro nepřipoutané motoristy. (Havlík, 2005, s. 172)

- neporušovat ustanovení o osvětlení vozidla

Co lze očekávat od denního svícení? Lepší kontrast na přímé komunikaci: Vzdálený předmět je vnímán tím spíše, čím více se odlišuje od okolí. Je tedy zřejmé, že osvětlené vozidlo – i ve dne – je vnímáno dříve a lépe než vozidlo neosvětlené. Zlepšení periferního vidění pro chodce: Může se stát, že auto přijíždějící z boku zpozorujete pozdě, neboť se soustředíte na provoz před sebou. Toto by se nemělo stát, pokud všechna auta jedou se zapnutými světly! Experti mohou dokázat, že „periferní podnět“ díky svícení ve dne přináší vyšší bezpečnost pro chodce. Proto: svícení ve dne pro bezpečnost nás všech! Menší riziko při odbočování vlevo: Znáte ten pocit, když musíte zastavit v křižovatce, abyste nechali projet protijedoucí, a jede na Vás nesníženou rychlostí řidič, o němž nevíte, zda Vás vidí?

Osvětlení Vašeho vozidla zlepší Vaši zřetelnost! Proč nesvítit jen za soumraku a tmy? Jako řidič ve vozidle nedokážete dobře posoudit, kdy je Vaše vozidlo zvenčí dobře viditelné a kdy ne. Nízké slunce, náhlý stín, střídání prudkého světla a stínu a mnohé jiné faktory často zhoršují ono potřebné „být viděn“ ostatními účastníky provozu. (srov. Pět dobrých důvodů pro svícení ve dne)

- nedržet telefonní přístroj v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla

Výsledky výzkumu prokázaly, že telefonování při řízení vozidla zvyšuje až čtyřnásobně riziko nehody i v případě, že řidič nedrží telefon v ruce. Během hovoru totiž každý druhý motorista nesleduje dění na silnici ve zpětném zrcátku. Riziko přetrvává i po ukončení hovoru, návrat koncentrace je u každého jedince různě dlouhý. Odborníci se domnívají, že telefonování za jízdy je stejně nebezpečné jako řízení pod vlivem alkoholu. (Havlík, 2005, s. 171)

4.2 Statistika dle počtu bodovaných řidičů

K 31. 12. 2010 bylo v centrálním registru řidičů evidováno 659726 řidičů, kteří se dopustili přestupku (trestného činu) započítávaného do bodového hodnocení řidiče, tzn., že mají na svém kontě „nějaký ten bod“, což odpovídá 9,99 % z registrovaných řidičů a představuje asi každého desátého řidiče.

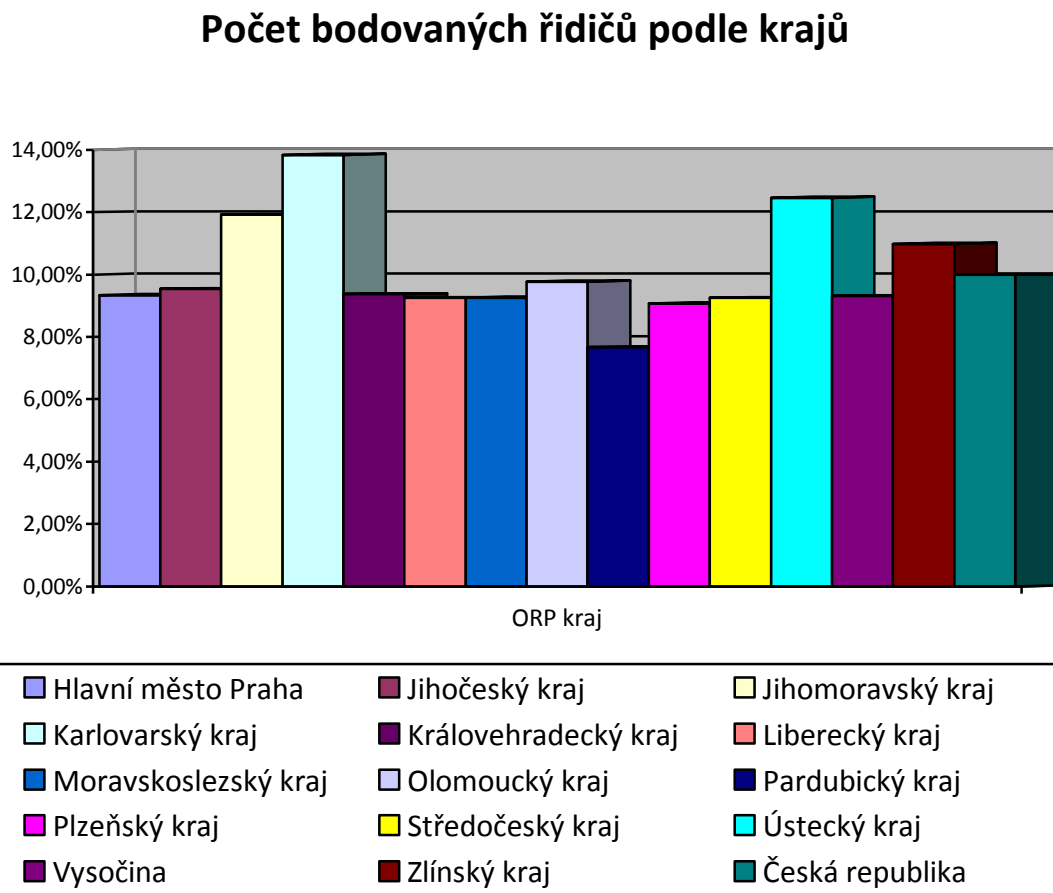
V následující tabulce je uveden celkový počet evidovaných bodovaných řidičů v jednotlivých krajích.

Tabulka č. 4 - Bodování řidiči podle krajů

ORP kraj	bodovaných řidičů	Bodovaných řidičů/celkový počet řidičů
Hlavní město Praha	80323	9,34 %
Jihočeský kraj	40174	9,54 %
Jihomoravský kraj	85378	11,92 %
Karlovarský kraj	25690	13,84 %
Královéhradecký kraj	33716	9,37 %
Liberecký kraj	24670	9,25 %
Moravskoslezský kraj	67079	9,26 %
Olomoucký kraj	37919	9,77 %
Pardubický kraj	24967	7,67 %
Plzeňský kraj	34578	9,08 %
Středočeský kraj	73661	9,25 %
Ústecký kraj	60460	12,47 %
Vysočina	30773	9,31 %
Zlínský kraj	40338	10,99 %

(srov. Informace o stavu bodového systému v České republice, Prosinec 2010)

Graf č. 1 - Počet bodovaných řidičů podle krajů



4.3 Statistiky dle počtu získaných bodů

Jak již bylo uvedeno, počet řidičů s evidovanými body byl k 31. 12. 2010 ve statistikách 659726 a zde je tabulka dle jednotlivých bodů. (Informace o stavu bodového systému v České republice, Prosinec 2010)

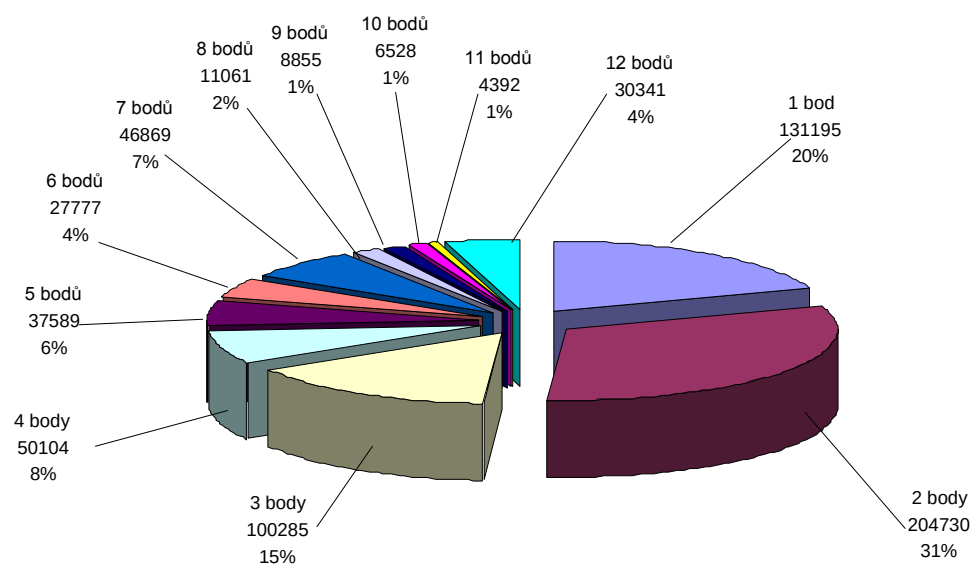
Tabulka č. 5 - Přehled podle počtu dosažených bodů

počet bodů	počet řidičů
1 bod	131195
2 body	204730
3 body	100285

4 body	50104
5 bodů	37589
6 bodů	27777
7 bodů	46869
8 bodů	11061
9 bodů	8855
10 bodů	6528
11 bodů	4392
12 bodů	30341
Celkem	659726

Graf č. 2 - Přehled bodovaných řidičů podle počtu bodů

Přehled bodovaných řidičů podle počtu bodů



Z uvedeného grafu je patrné, že největší podíl z bodovaných řidičů činí řidiči, kteří dosáhli dvou bodů – 31 %. Polovinu řidičů tvoří řidiči, kteří mají jeden nebo dva body.

4.4 Statistika řidičů, kterým byly odečteny 4 body

Nejvíce mě samotnou zaujala statistika, která se týká odpočtu bodů. Jak již bylo uvedeno v kapitole 2.4, lze řidiči provést odpočet 4 bodů, pokud po dobu 12 po sobě jdoucích kalendářních měsících nespáchá přestupek nebo trestný čin, na jehož základě jsou do registru řidičů zaznamenány body.

Detailní informace o odečtu bodů dle jednotlivých měsíců jsou obsahem uvedené tabulky

Tabulka č. 6 - Řidiči, kterým byly odečteny max. 4 body

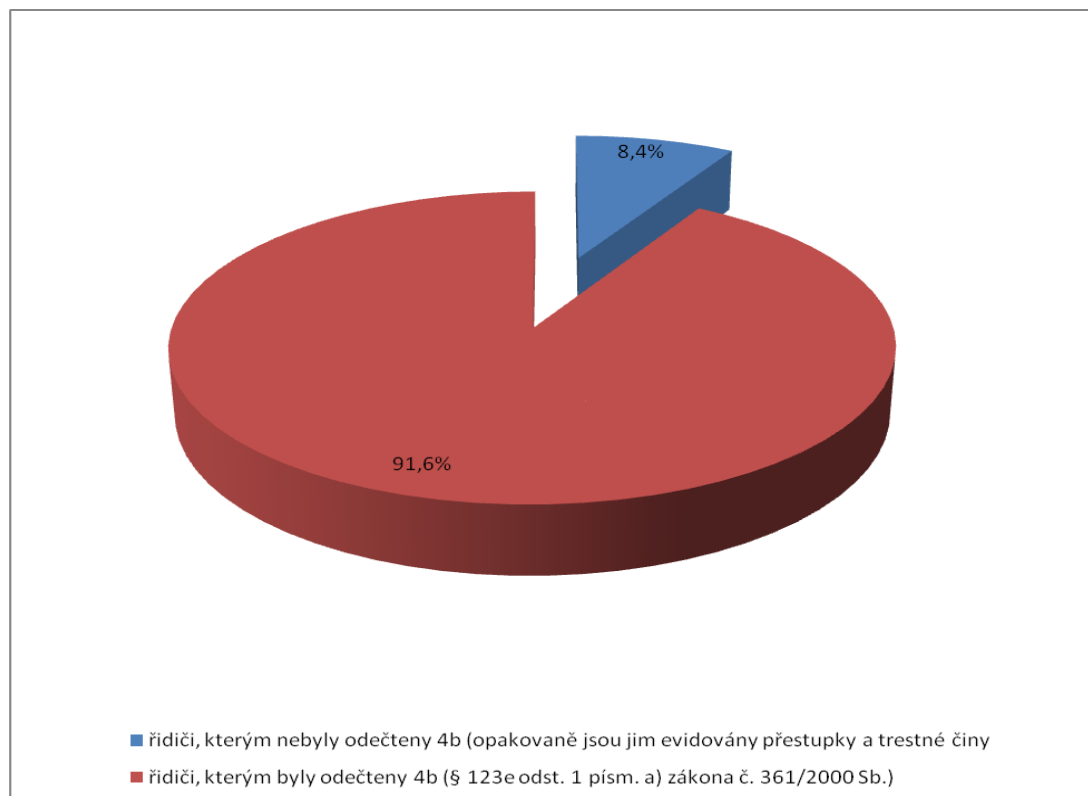
měsíc	počet řidičů, kterým byly odečteny max. 4 body
XII.09	29914
I.10	29158
II.10	34263
III.10	44948
IV.10	52124
V.10	47354
VI.10	49612
VII.10	51711
VIII.10	49748
IX.10	53361

X.10	50066
XI.10	45845
XII.10	35687

Za posledních 13 měsíců byly v České republice odečteny max. 4 body u celkem 573791 řidičů.

Podle údajů z centrálního registru řidičů je patrné, že 91,6 % řidičů, kteří obdrželi body, se již dále (minimálně po dobu jednoho roku) nedopouští žádného přestupku nebo trestného činu, za který by jim byly zaznamenávány body do registru řidičů. (srov. Informace o stavu bodového systému v České republice, Prosinec 2010)

Graf č. 3 - Poměr počtu řidičů, kterým byly/nebyly odečteny 4 body



Ve výčtu různých statistik, které jsou zveřejněny na stránkách Ministerstva dopravy, bychom mohli dále pokračovat. Jsou zde přehledy přestupků za jednotlivé kraje, přestupky podle pohlaví, podle věku, bodového hodnocení cizinců atd.

5 Výzkum

Předmětem výzkumu byly základní informace o bodovém systému, znalost svého bodového konta a také reakce řidičů po přidělení bodů.

5.1 Cíl výzkumu

Základní výzkumná otázka zní: „Jaké základní informace a znalosti o bodovém systému mají řidiči po čtyřech letech praxe?“ Cílem výzkumu je zjistit, co řidiči o bodovém systému ví a jakým způsobem reagují, pokud spáchají přestupek. Zajímají se o svůj stav bodů, změní se jejich chování? Jak vlastně reagují?

5.2 Metodologie šetření

Jako výzkumnou metodu jsem zvolila dotazníkové šetření. Dotazník byl záměrně rozdělen na dvě části. První část je zaměřena na informovanost řidičů a končí otázkou, zda spáchali přestupek nebo trestný čin, za který jim byly uděleny body. Tuto první část vyplňovali všichni respondenti. Druhá část dotazníku byla určena pouze pro ty řidiče, kteří už vědí nebo si myslí, že přestupek spáchali a tudíž jim nějaké body byly od 1. 7. 2006 již přiděleny.

5.3 Realizace výzkumu

Při samotné realizaci výzkumu jsem využila své profese a souhlasu zaměstnavatele, který souhlasil s tím, že pokud to nezbrzdí chod agendy, mohu oslovit klienty při jejich kontaktu s úřadem. S žádostí o vyplnění dotazníku jsem se obrátila na klienty, kteří se dostavili na přepážku od 1. září do 30. listopadu 2010 dle pracovního vytížení na přepážce a ochotě klientů spolupracovat. Konkrétně vyplněných a vrácených dotazníků bylo 174, z toho 113 mužů a 61 žen. Vzor dotazníku je uveden jako příloha č. 4.

5.4 Vyhodnocení dotazníkového šetření

První dvě otázky zjišťovaly věk respondenta a jeho pohlaví, tyto informace jsou nadále využívány jako kritéria v různých grafech a statistických výpočtech, které jsou součástí výzkumu.

5.4.1 Jakým způsobem se body přidělují?

Znění otázky č. 3 : „*Jakým způsobem se body přidělují?*“

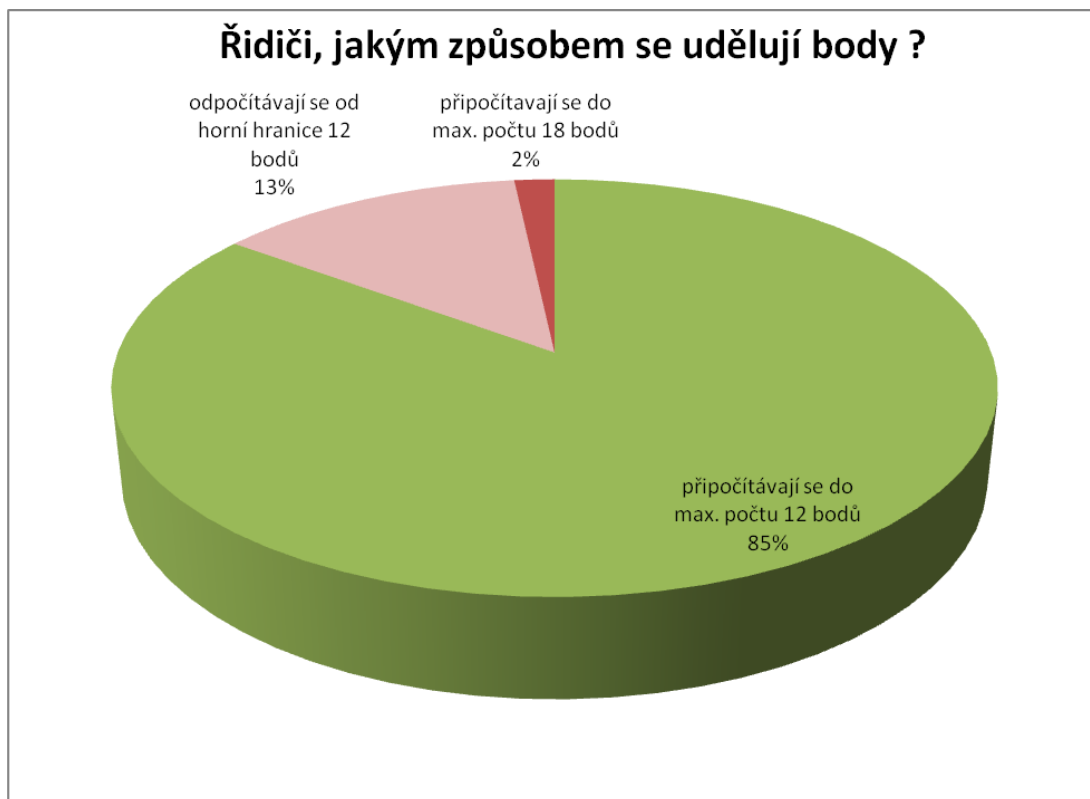
- *připočítávají se do max. počtu 12 bodů*
- *odpočítávají se od horní hranice 12 bodů*
- *připočítávají se max. počtu 18 bodů*

Ve své profesi se často setkávám s otázkami řidičů, jestli mají všech 12 bodů, zda jim nebyly nějaké body odečteny, aniž by o tom věděli, jestli je někde nevyfotili a body jim nebyly odečteny. Co vede řidiče k těmto mylným informacím, zřejmě nejednotný systém v Evropě, kde existují dvě varianty bodového systému. V prvním jsou řidiči body odnímány (např. Francie), naopak ve druhé jsou řidiči body za dopravní pochybení přidělovány (např. Spolková republika Německo). A jak je to u nás, správná odpověď na otázku č. 3 je. Body je přidělují takto: „***připočítávají se do max. počtu 12 bodů***“.

Tabulka č. 7 - Výsledky dotazníkového šetření k otázce č. 3

připočítávají se do max. počtu 12 bodů	148	85%
odpočítávají se od horní hranice 12 bodů	23	13%
připočítávají se do max. počtu 18 bodů	3	2%
	174	100%

Graf č. 4 - Grafické znázornění odpovědí respondentů k otázce č. 3



Na otázku správně odpovědělo 85% respondentů, z toho lze usoudit, že za dobu více než čtyř roků praxe bodového systému v České republice se tato informace dostala do povědomí řidičů.

5.4.2 Kde lze získat informace o počtu bodů, které máte na svém kontě řidiče?

Znění otázky č. 4: „Kde lze získat informace o počtu bodů, které máte na svém kontě řidiče?“

- *nevím*
- *pouze na obecním úřadě ORP* (tam kde vydávají ŘP)*
- *na obecním úřadě ORP* (tam kde vydávají ŘP) a kdekoli na kontaktních místech Czechpointu*

Tabulka č. 8 - Výsledky dotazníkového šetření k otázce č. 4

nevím	10	6%
pouze na obecním úřadě ORP*	60	34%
na obecním úřadě ORP* a na kontaktních místech Czechpointu	104	60%
	174	100%

Graf č. 5 - Grafické znázornění odpovědí respondentů k otázce č. 4



Správná odpověď k otázce „Kde lze získat informace o počtu bodů, které máte na svém kontě řidiče?“ zní: **„Na obecním úřadě ORP* (tam kde vydávají ŘP) a kdekoliv na kontaktních místech Czechpointu“.**

Z odpovědí je zřejmé, že pouze 6% neví, kde lze získat výpis z registru řidičů, valná většina řidičů (34% + 60%) ví o tom, že lze o výpis bodového hodnocení požádat na obecním úřadě ORP. Celkem 60% řidičů, by k získání výpisu bodového hodnocení využili kontaktní místa veřejné správy tzv. Czechpoint. Co je důvodem toho, že řidič požádá o výdej dat z registru řidičů přímo na přepážce řidičských průkazů svého příslušného obecního úřadu ORP častěji než pomoci služby

Czechpoint? Výpis bodového hodnocení z Czechpointu je nově zaveden od 1. 1. 2009, proto o tom spousta řidičů ani neví. Cena za výpis na Czechpointu činí 100,- Kč, zatímco na obecním úřadě ORP tento výpis pořídíte za 15,- Kč. V případě nesrovnalostí, případně dodatečných otázek jsou Vám na obecních úřadech ORP poskytnuty další potřebné informace, které na Czechpointu nezískáte. Na druhou stranu službu Czechpointu využívají hodně lidé, kteří se většinu času nezdržují na svém trvalém bydlišti, výhodou Czechpointu je, že není závislý na místní příslušnosti a tento výpis Vám vyhotoví kdekoliv na územní České republiky.

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

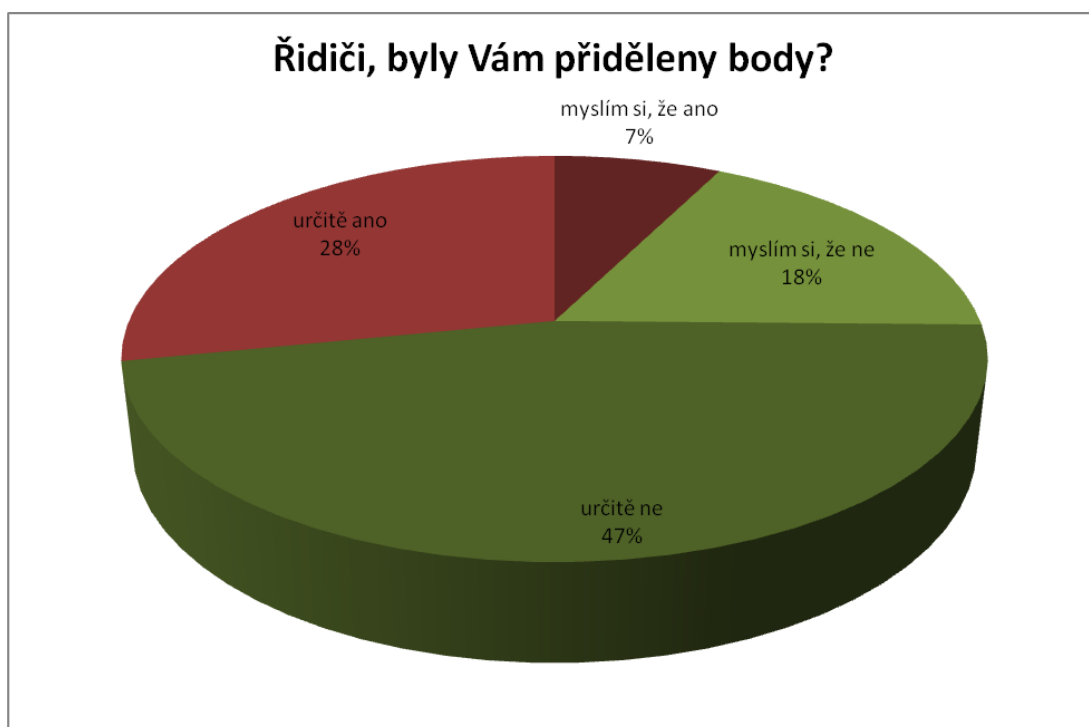
Znění otázky č. 5: „*Spáchal(a) jste v době od 1. 7. 2006 dosud přestupek nebo trestný čin, za který by Vám byly uděleny body?*“

- *určitě ano*
- *určitě ne*
- *myslím si, že ano*
- *myslím si, že ne*

Tabulka č. 9 - Výsledky dotazníkového šetření k otázce č. 5

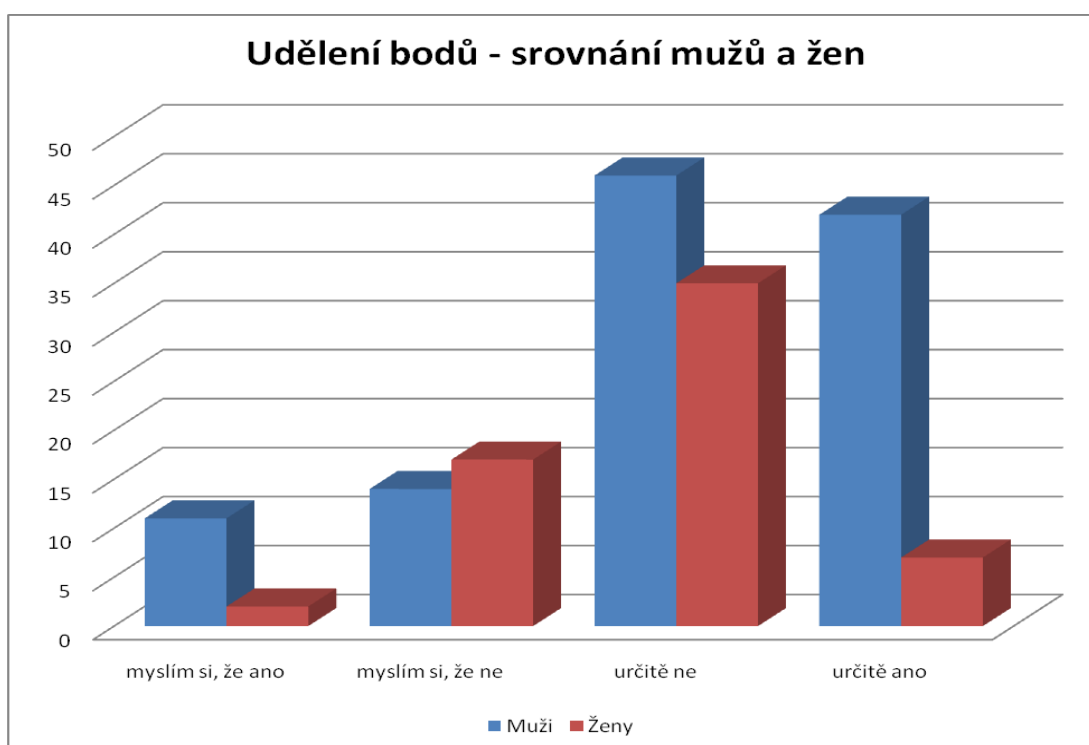
	Celkem		Muži		Ženy	
určitě ano	49	28%	42	37%	7	12%
určitě ne	81	47%	46	41%	35	57%
myslím si, že ano	13	7%	11	10%	2	3%
myslím si, že ne	31	18%	14	12%	17	28%
	174	100%	113	100%	61	100%

Graf č. 6 - Grafické znázornění odpovědí respondentů k otázce č. 5



Z celkového počtu 174 respondentů si 62 respondentů myslí nebo ví, že spáchalo přestupek, který byl v registru řidičů bodově ohodnocen, což je přibližně jedna třetina řidičů, zbývající části, což je 65 % řidičů, zatím body zaznamenány nebyly.

Graf č. 7 - Srovnání mužů a žen při udělování bodů



Pokud jsem rozdělila řidiče podle pohlaví, zjistila jsem, že pouze 15% žen ví anebo si myslí, že jim byly uděleny body, oproti tomu mužů, kteří vědí nebo si myslí, že získaly body, je 47%.

Druhá polovina dotazníku je zaměřena na chování řidiče po tom, co řidiči byly zaznamenány body.

5.4.4 Myslíte si, že jako řidič znáte přibližný stav svého konta?

Znění otázky č. 6: „*Myslíte si, že jako řidič znáte přibližný stav svého bodového konta?*“

- *určitě ano*
- *určitě ne*
- *myslím si, že ano*

Tabulka č. 10 - Výsledky dotazníkového šetření k otázce č. 6

určitě ano	23	37%
určitě ne	5	8%
myslím si, že ano	34	55%
	62	100%

Podle odpovědí respondentů lze dovodit, že 92 % oslovených zná přibližně nebo přesně výši svého bodového konta. To je důležité pro jejich chování v silničním provozu. Řidič, který má připsán 1, 2 nebo 3 body své chování výrazně nezmění, oproti tomu řidič, který má bodů 8 a více, by se měl jakýchkoliv přestupků vyvarovat, změnit výrazně svoje chování, případně absolvovat kurz bezpečné jízdy, protože následující přestupek jej může připravit o řidičské oprávnění na jeden rok. Znalost počtu bodů ve vlastním zájmu řidiče považuji za velmi důležitou.

5.4.5 Máte představu, kolik Vám bylo uděleno bodů za přestupek nebo trestný čin, který jste spáchal(a)?

Znění otázky č. 7: „*Máte představu, kolik Vám bylo uděleno bodů za přestupek nebo trestný čin, který jste spáchal(a)?*“

- *ano, mám*
- *probral(a) jsem to s okolím (rodina, kamarádi), takže asi vím*
- *ano, zjistila jsem si to na obecním úřadě ORP**
- *nezajímá mě to*

Tabulka č. 11 - Výsledky dotazníkového šetření k otázce č. 7

ano, mám	36	85%
probral(a) jsem to s okolím, takže asi vím	12	13%
ano, zjistil(a) jsem si to na ORP*	8	2%
nezajímá mě to	6	10%
	62	100%

90% řidičů ví, kolik bodů mu bylo připsáno po spáchání přestupku, 10% řidičů to podle jejich vyjádření nezajímá. Dá se předpokládat, že tito lhostejní řidiči se dozví svůj stav bodů až v tu chvíli, kdy jim dojde z obecního úřadu ORP „Oznámení o dosažení 12 bodů“ a s tím související pozbytí řidičského oprávnění na dobu jednoho roku.

5.4.6 Změnilo se Vaše chování v silničním provozu, když jste zjistil(a), že Vám za spáchaný přestupek nebo trestný čin byly uděleny body?

Znění otázky č. 8: „Změnilo se Vaše chování v silničním provozu, když jste zjistil(a), že Vám za spáchaný přestupek nebo trestný čin byly uděleny body?“

- *ano, snažím se, aby se to již neopakovalo*
- *ano, a to hlavně v době, kdy měl proběhnout odečet bodů*
- *ani ne, jen jsem se vyhýbal místům, kde bych mohl být kontrolován*
- *ani ne, neřešil jsem to*

Tabulka č. 12 - Výsledky dotazníkového šetření k otázce č. 8

	do 30 let	30-50 let	nad 50 let	Celkem	
ano, snažím se, aby se to neopakovalo	6	21	5	32	52%
ano, a to hlavně v době, kdy měl proběhnout odečet bodů	3	2	1	6	10%
ani ne, jen jsem se vyhýbal místům, kde bych mohl být kontrolován	6	2	0	8	13%
ani ne, neřešil jsem to	10	4	2	16	25%
	25	29	8	62	100%

Více než polovina - 52 % řidičů jednoznačně změnilo svoje chování a na druhé straně takřka čtvrtina řidičů – 25 % odpovědělo, že svoje chování nijak nezměnilo. Otázkou zůstává, jestli se takto chovali po spáchání prvního přestupku, kdy udělené body pro mnohé řidiče ještě nejsou žádnou hrozbou anebo ve svém riskantním chování pokračují i po spáchání dalších přestupků.

Odpovědi respondentů na otázku č. 8 jsem rozdělila podle věku řidičů. Chtěla jsem zjistit, zda existuje souvislost mezi změnou chování řidičů v silničním provozu po spáchání přestupku nebo trestného činu s následným zapsáním bodů a jejich věkem.

H₀ : Mezi četnostmi odpovědí na danou otázku a věkem řidičů není závislost

H_A : Mezi četnostmi odpovědí na danou otázku a věkem řidičů je závislost

Test významnosti provedeme na hladině významnosti 0,05.

Tabulka č. 13 - Výsledky dotazníkového šetření k otázce č. 8, pozorovaná četnost je doplněna o četnost očekávanou

	do 30 let		30-50 let		nad 50 let		
	P	O	P	O	P	O	
ano, snažím se, aby se to již neopakovalo	6	12,90	21	14,97	5	4,13	33
ano, a to hlavně v době, kdy měl proběhnout odečet bodů	3	2,42	2	2,81	1	0,77	6
ani ne, jen jsem se vyhýbal místům, kde bych mohl být kontrolován	6	3,23	2	3,74	0	1,03	8
ani ne, neřešil jsem to	10	6,45	4	7,48	2	2,06	15
	25	25	29	29	8	8	62

P = pozorovaná četnost

O = očekávaná četnost

Testové kritérium:

$$\chi^2 = \frac{(P-O)^2}{O}$$

$$\chi^2 = 3,693 + 0,139 + 2,386 + 1,951 + 2,431 + 0,232 + 0,811 + 1,622 + 0,184 + 0,066 + 1,032 + 0,002$$

$$\chi^2 = 14,549$$

Pro vypočítaný počet stupňů volnosti a pro zvolenou hladinu významnosti nalézáme ve statistických tabulkách kritickou hodnotu $\chi^2_{0,05}(6) = 12,592$.

Vypočítaná hodnota χ^2 je větší než hodnota kritická, a proto odmítáme nulovou hypotézu. **Mezi četnostmi odpovědí na danou otázku a věkem řidičů je statisticky významná závislost.** V našem případě to znamená, že mezi chováním řidičů v silničním provozu a jejich věkem existuje závislost. Toto lze tvrdit s jistotou 95 %. (Chráska, 2006, s.90-95)

5.4.7 Řidiči, pácháte přestupky opakovaně?

Znění otázky č. 9: „*Stalo se Vám, že jste spáchal(a) přestupek nebo trestný čin opakovaně?*“

- *ne, stalo se mi to pouze výjimečně*
- *bohužel ano, ale stalo se*
- *ano, v dnešním provozu to ani jinak nejde*

Tabulka č. 14 - Výsledky dotazníkového šetření k otázce č. 9

ne, stalo se mi to pouze výjimečně	35	56%
bohužel ano, ale stalo se	16	26%
ano, v dnešním provozu to ani jinak nejde	11	18%
Celkem	62	100%

Ze šetření bylo zjištěno, že 56 % řidičů se ze svých chyb dokázalo poučit a snaží se o to, aby přestupky či trestné činy v dopravě nepáchali. Kdežto 18% řidičů, což je

téměř každý pátý řidič, považuje opakované konání přestupků nebo trestných činů za běžnou součást dnešního provozu.

5.5 Shrnutí výzkumného šetření

Přehled o tom, jak vlastně dopadlo dotazníkové šetření, lze dovodit z předchozích podkapitol, řidiči jsou v mnohém o bodovém systému již informováni, určitě najdeme spoustu nedostatků v legislativě a současně i v samotném dohledu nad dodržováním předpisů v silničním provozu.

Hodně diskutovaným problémem je v současné době věk řidičů, stejné údaje nám poskytují statistiky Ministerstva dopravy, které udávají, že nejvíce přestupků páchají řidiči ve věku 26 let, stejně tak i tímto výzkumem, bylo potvrzeno, že chování řidiče je závislé na jeho věku. Odborníci radí, aby řidič, po získání řidičského průkazu, jezdil ještě minimálně půl roku v doprovodu osoby, která má alespoň pět let praxe v řízení motorových vozidel, protože jen tak lze zažít a zautomatizovat všechny možné situace v dnešním provozu. V mnohých státech Evropy je začínajícím řidičům uděleno řidičské oprávnění na zkoušku, většinou je to na dobu dvou let. Řidiči jsou během této doby přísněji trestáni za své přestupky, musí dodržovat určitá opatření apod. Během této doby se musí osvědčit, pokud spáchají přestupek, je jim tato lhůta prodloužena. Nezkušený řidič přichází o doklady už po spáchání méně vážných přestupků než řidič s praxí. My se můžeme jen dohadovat, jaké opatření pro začínající řidiče se objeví v naší legislativě. (Hamerníková, 2010, s. 106-107)

Také bych se přikláněla k tomu, aby pokud řidič dosáhne určitého počtu bodů, byl včas informován. Příkladně při hranici 8, 9 nebo 10 trestných bodů je velký předpoklad toho, že řidič své chování změní, aby se vyhnul odnětí řidičského oprávnění. Poté by byl nucen rok, či dva přemýšlet nad svým chováním v silničním provozu, aby dosáhl odečtu bodů v registru řidičů.

Školení řidičů pro řidiče amatéry, kteří nepoužívají vozidlo k výkonu své profese, prováděl Svazarm každoročně pro nejširší veřejnost. Oproti tomu dnes v době častých změn legislativy a podpoře celoživotního vzdělávání, se toto bohužel neděje. Myslím si, že by se toto setkal se zájmem řidičů a určitě by to bylo pro spoustu řidičů velkým přínosem.

Závěr

Cílem této bakalářské práce bylo přiblížit bodový systém veřejnosti, poskytnout ucelené informace, popsat nejčastěji páchané přestupky a trestné činy a pomoci výzkumu ověřit informovanost a vliv zavedení bodového systému na chování řidičů.

V teoretické části bakalářské práce jsem čerpala především z naší legislativy, odborné literatury a dalších dostupných zdrojů. Na počátku jsou vysvětleny základní pojmy, následuje historie a legislativní rámec. Prostor je věnován také statistikám Ministerstva dopravy a součástí je seznámení s obdobnými variantami bodového hodnocení v různých státech Evropy.

Praktickou část své práce jsem rozdělila na dvě části, první zjišťuje informovanost řidičů o bodovém systému a druhá část je zaměřena spíše na samotné chování řidičů a jejich případnou nápravu.

Z pedagogického hlediska tato bakalářská práce může sloužit jako studijní materiál pro širokou veřejnost při různých dopravních školeních, při vyučování dopravní výchovy, školení bezpečné jízdy, v autoškolách a dalších školeních. Lze ji také využít při besedách zaměřených na psychologii řidiče.

V současné době je v České republice registrováno 6 490 927 řidičů, já osobně vlastním řidičský průkaz již 26 let a bohužel se denně setkávám s hřešícími řidiči v běžném provozu i ve své profesi. Mnohdy si nedokážeme ani představit, jaké důsledky může mít takové zadržení řidičského průkazu pro řidiče z povolání. Přichází ztráta zaměstnání, následuje pocit křivdy, finanční problémy, alkohol, problémy v rodině a po roce se vrátí na úřad úplně jiný člověk. Přitom někdy stačí tak málo, pokud se stane, že skutečně spácháte přestupek, třeba i opakovaně, mějte přehled o svých bodech, toto je zrovna věc, kterou můžete ve svém životě ovlivnit!

Seznam použité literatury a pramenů

BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK J. *Zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel s komentářem*. Praha: Lenka Buštová-VENICE MUSIC PRODUCTION, 2007. 133 s. ISBN 978-80-902948-4-4.

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

FRIČ, J., STRNADOVÁ, Z. Vliv legislativy na bezpečnost silničního provozu. In *II. Národní kongres Dopravní úrazy Ostrava 2008 : sborník přednášek*, Ostrava, 16. - 17. 9. 2008 [CD ROM]. Brno : MSD, 2008.nestr. ISBN 978-80-7392-047-0.

HAMERNÍKOVÁ, V. *Základy dopravní psychologie nejen pro profesionální řidiče*. 1. vyd. Brno: NCO NZO, 2010. 116 s. ISBN 978-80-7013-517-4.

HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče, zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. 1. vyd. Praha: Portál, 2005. 224 s. ISBN 80-7178-542-3.

KUČEROVÁ, H. *Dopravní přestupky v praxi*. 2. vyd. Praha: Linde, 2006. 431 s. ISBN 80-7201-613-X.

ŠTEMBERK, J. *Automobilista v zajetí reality, vývoj pravidel silničního provozu v českých zemích v první polovině 20. století*. 1. vyd. Praha: Univerzita Karlova, nakladatelství Karolinum, 2008. 172 s. ISBN 978-80-246-1461-8.

Ostatní zdroje informací

Ministerstvo vnitra České republiky. *Co je Czech Point*. [online]. [cit. 2010-11-23]. Dostupné z: <http://www.czechpoint.cz/web/index.php?q=node/22>.

On line bodový systém. *Důvodová zpráva k návrhu zákona č. 411/2001 Sb. (tisk 833)*. [online]. [cit. 2010-11-23]. Dostupné z: <http://www.bodovysystem.cz/Proc-bodovy-system/>.

HORŮN, J. *Bodový systém hodnocení řidičů*. [online]. Centrum dopravního výzkumu. [cit. 2010-11-23]. Dostupné z: <http://www.cdv.cz/bodovy-system-hodnoceni-ridicu/>.

REHNOVÁ, V. *Bodový systém hodnocení řidičské praxe*. [online]. Centrum dopravního výzkumu. 2006. [cit. 2010-11-23]. Dostupné z: <http://http://www.czrso.cz/index.php?id=390>.

Centrum bezpečné jízdy. *Obsah kurzů pro odečet trestných bodů*. [online]. Ostrava. [cit. 2010-11-23]. Dostupné z: http://www.centrum.libros.cz/rozsah_sk.php.

Centrum bezpečné jízdy, polygon Most. *Odečet bodů*. [online]. Most. [cit. 2010-11-25]. Dostupné z: <http://www.odpocetbodu.cz/obsah/uvodni-strana/96/102/>.

Autodrom Promotion, Sosnová. *Školení bezpečné jízdy za účelem odečtení bodů*. [online]. [cit. 2010-11-25]. Dostupné z: <http://www.kurzybezpecnejizdy.cz/index.php?ID=informace>.

POSLANECKÁ SNĚMOVNA PČR; VLÁDA ČR. *Schválený text tisku 26, Novela zákona o pozemních komunikacích*. [online]. [cit. 2011-02-28]. Dostupné z: <http://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=6&CT=26&CT1=0&v=PZ>.

Statistiky k bodovému hodnocení. *Informace o stavu bodového systému v České republice, Prosinec 2010*. [online]. Ministerstvo dopravy. Praha. [cit. 2011-02-28]. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridicске_prukazy_Autoskoly/Statistiky/sbh.htm.

Weinberger, J. Pět dobrých důvodů pro svícení ve dne. [online]. Centrum dopravního výzkumu. Brno. [cit. 2010-12-01]. Dostupné z: <http://www.czrso.cz/index.php?id=268>.

Právní předpisy

Vyhláška Ministerstva dopravy č. 328/1951 Ú.l., o způsobilosti vozidel k provozu na veřejných silnicích, o způsobilosti k jejich řízení a o péči o rozvoj motorismu.

Vyhláška Ministerstva vnitra č. 87/1964 Sb. o řidičských průkazech

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

Zákon č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů

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

Zákon č. 314/2002 Sb., o stanovení obcí s pověřeným obecním úřadem a stanovení obcí s rozšířenou působností.

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.

Zákon č. 374/2007 Sb., kterým se mění zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon 40/2009 Sb., trestní zákoník, jak vyplývá ze změn provedených zákonem č. 306/2009 Sb.

Seznam tabulek

Tabulka č. 1 - Přehled bodovaných přestupků	15
Tabulka č. 2 - Bodové systémy v Evropě	27
Tabulka č. 3 - Nejčastěji páchané přestupky.....	31
Tabulka č. 4 - Bodování řidiči podle krajů	34
Tabulka č. 5 - Přehled podle počtu dosažených bodů.....	35
Tabulka č. 6 - Řidiči, kterým byly odečteny max. 4 body	37
Tabulka č. 7 - Výsledky dotazníkového šetření k otázce č. 3	41
Tabulka č. 8 - Výsledky dotazníkového šetření k otázce č. 4	43
Tabulka č. 9 - Výsledky dotazníkového šetření k otázce č. 5	44
Tabulka č. 10 - Výsledky dotazníkového šetření k otázce č. 6	46
Tabulka č. 11 - Výsledky dotazníkového šetření k otázce č. 7	47
Tabulka č. 12 - Výsledky dotazníkového šetření k otázce č. 8	48
Tabulka č. 13 - Výsledky dotazníkového šetření k otázce č. 8, pozorovaná četnost je doplněna o četnost očekávanou.....	48
Tabulka č. 14 - Výsledky dotazníkového šetření k otázce č. 9	49

Seznam grafů

Graf č. 1 - Počet bodovaných řidičů podle krajů	35
Graf č. 2 - Přehled bodovaných řidičů podle počtu bodů	36
Graf č. 3 - Poměr počtu řidičů, kterým byly/nebyly odečteny 4 body	38
Graf č. 4 - Grafické znázornění odpovědí respondentů k otázce č. 3	42
Graf č. 5 - Grafické znázornění odpovědí respondentů k otázce č. 4	43
Graf č. 6 - Grafické znázornění odpovědí respondentů k otázce č. 5	45
Graf č. 7 - Srovnání mužů a žen při udělování bodů	45

Seznam příloh

Příloha č. 1 – Vložka k řidičskému průkazu s možným označením přestupků

Příloha č. 2 - Přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích podle § 22 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů.

Příloha č. 3 – Plánek areálu centra bezpečné jízdy v Sosnové

Příloha č. 4 – Vzor dotazníku, použitého při výzkumném šetření

Příloha č. 1 – Vložka k řidičskému průkazu s možným označením přestupků

Vliv alkoholu	VLOŽKA k řidičskému průkazu č. <u>112361AD</u> (Příjmení, jméno a datum narození)  dne <i>[Signature]</i> (Podpis) 5. ledna 1976 Upozornění: Orgán VB vyznačí ve vložce každý závažnější dopravní přestupek. Řidič má nárok na vydání nové vložky po uplynutí 6 měsíců od posledního vyznačeného přestupku.		
Vyhýbání	Předjíždění	Nedání přednosti v jízdě	Jiný přestupek
			Rychlost jízdy

Příloha č. 2 - Přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích podle § 22 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů.

Porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích (Přestupek/trestný čin podle ustanovení)	Počet bodů	Pokuta ve správním řízení (Kč) (Trest v trestním řízení)	Zákaz činnosti (ZČ)	Bloková pokuta (Kč)
řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění (§ 22/1 e) bod 1) (za jistých okolností též § 337 trestního zákoníku)	7	25 000–50 000 Odnětí svobody až na 3 roky	1 rok – 10 let	-----
řízení vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost, který si řidič přivodil užitím alkoholického nápoje nebo jiné návykové látky (§22/1c)) § 274 trestního zákoníku	7	25 000–50 000 Odnětí svobody až na 3 roky	1 rok – 10 let	-----
odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu: dechové zkoušce ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem, nebo lékařskému vyšetření ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem v případě, že dechová zkouška byla pozitivní, ačkoli to nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví, anebo odbornému lékařskému vyšetření ke zjištění, není-li ovlivněn jinou návykovou látkou, ačkoli to nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví (§ 22/1d))	7	25 000–50 000	1 rok–2 roky	-----
způsobení dopravní nehody porušením povinnosti řidiče, při které došlo k usmrcení nebo těžké újmě na zdraví § 143 a 147 trestního zákoníku	7	Odnětí svobody až 10 let	1 rok–10 let	-----
při dopravní nehodě, při které došlo k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100 000 Kč, nebo při které došlo k poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace, neprodlené nezastavení vozidla nebo neohlášení dopravní nehody policistovi nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci, nebo po ohlášení	7	2500–5000	1 měsíc–6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát v průběhu 1 roku)	-----

dopravní nehody (§ 22/1k))				
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 v těle řidiče vyšší než 0,3 ‰, 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 (§ 22/1b))	6	10 000–20000	6 měsíců–1 rok	-----
předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to zákonem zakázáno (§ 22/1f) bod7)	6	5000–10000	6 měsíců–1 rok	-----
při jízdě na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla otáčení se nebo jízda v protisměru nebo couvání v místě, kde to není dovoleno (§ 22/1f) bod10)	6	5000–10000	6 měsíců–1 rok	-----
vjíždění na železniční přejezd v případech, ve kterých je to zakázáno (§ 22/1f) bod9)	6	2500–5000	1 měsíc–6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát v průběhu 1 roku)	2500
řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržen řidičský průkaz (§ 22/1e) bod2)	6	5000–10000	6 měsíců–1 rok	-----
řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích podle zvláštního právního předpisu tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích (§ 22/1a) bod 3)	5	5000–10000	6 měsíců–1 rok	-----
řízení motorového vozidla bez držení platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče (§ 22/1e) bod3)	5	5000–10000	6 měsíců–1 rok	-----
řízení motorového vozidla bez držení platného posudku o zdravotní způsobilosti (§ 22/1e) bod4)	5	5000–10000	6 měsíců–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 (§ 22/1f) bod2)	5	5000–10000	6 měsíců–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	5	2500–5000	1 měsíc–6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát v průběhu 1 roku)	2500

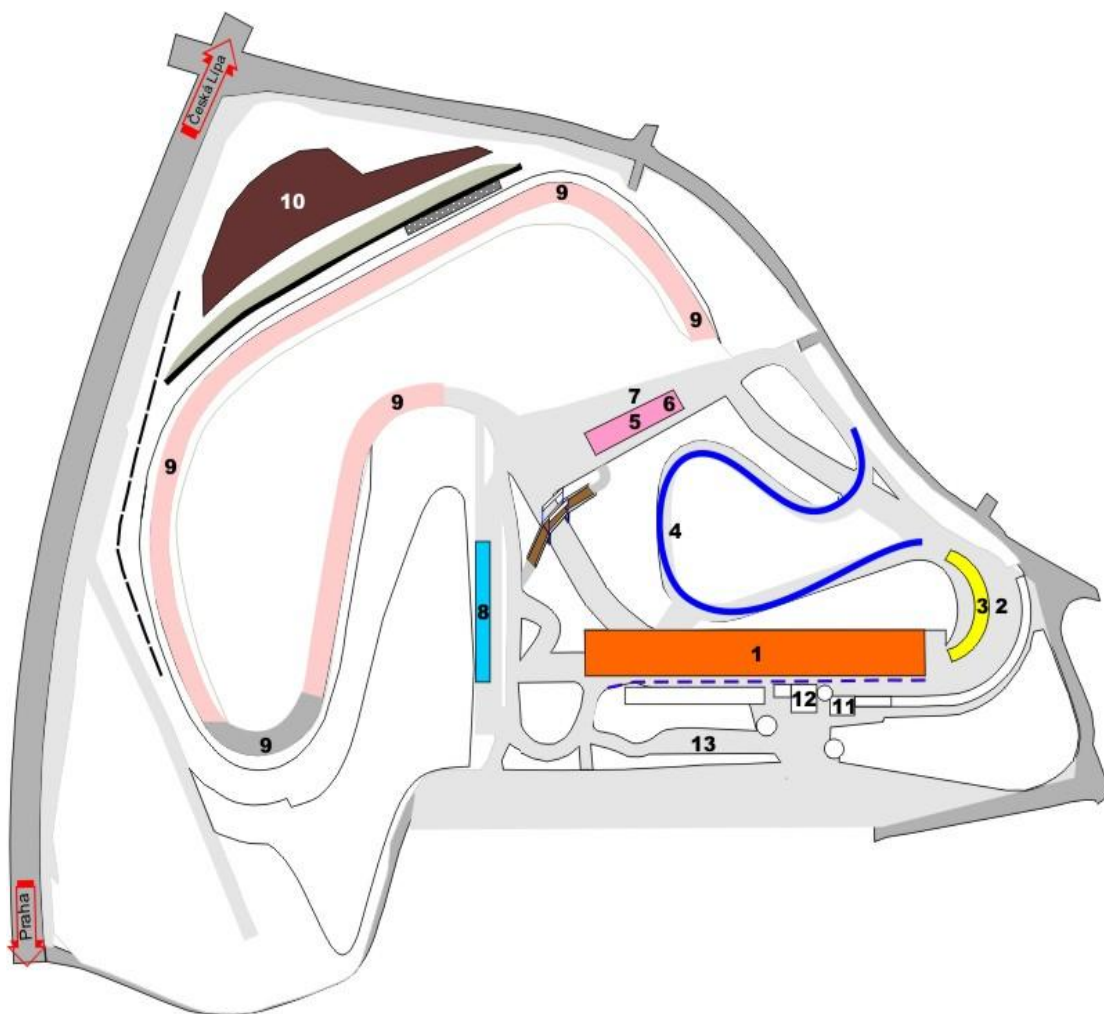
(§ 22/1f) bod5)				
při řízení vozidla neumožnění chodci na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejetí vozovky (§ 22/1f bod 6)	4	2500–5000	1 měsíc–6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát v průběhu 1 roku)	2500
při řízení vozidla ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou řidič odbočuje (§ 22/1f bod 6)	4	2500–5000	1 měsíc–6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát v průběhu 1 roku)	2500
ohrožení chodce při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání (§ 22/1f) bod 6)	4	2500–5000	měsíc–6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát v průběhu 1 roku)	2500
nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě (§ 22/1f) bod 8)	4	2500–5000	1 měsíc–6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát v průběhu 1 roku)	2500
překročení nejdelší přípustné doby řízení nebo nedodržení stanovené bezpečnostní přestávky v řízení vozidla podle zvláštních právních předpisů (§ 23/1h)	4	do 5000	-----	-----
řízení vozidla, které užívá jinou registrační značku, než která byla vozidlu přidělena (§ 22/1a) bod 1)	4	5000–10000	6 měsíců–1 rok	-----
při dopravní nehodě, při které byla způsobena na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí hmotná škoda nižší než 100 000 Kč nebo při které došlo k poškození nebo zničení součásti nebo příslušenství pozemní komunikace, neprodlené zastavení vozidla a prokázání totožnosti navzájem včetně sdělení údajů o vozidle nebo odmítnutí sepsat společný záznam o dopravní nehodě nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci (§ 22/1 j))	3	2 500 - 5 000	1 měsíc–6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát v průběhu 1 roku)	do 1000
držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla (§ 22/1f) bod1)	3	1500–2500	-----	1000
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	3	2500–5000	1 měsíc–6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát v	2500

(§ 22/1f) bod3)			průběhu 1 roku	
nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit (§ 22/1f) bod6)	3	2500–5000	1 měsíc–6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát v průběhu 1 roku)	2500
ohrožení jiného řidiče při přejíždění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého (§ 22/1l))	3	1500–2500	-----	do 2000
překročení povolených hodnot stanovených zvláštním právním předpisem při kontrolním vážení vozidla podle zvláštního právního předpisu (§ 42a/4/c),e) zákona o pozemních komunikacích)	3	do 500000	-----	do 5000
řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholu nebo v takové době po požití alkoholu, po kterou je řidič ještě pod jeho vlivem, při zjištěném obsahu alkoholu v těle řidiče ve výši menší nebo rovné 0,3 ‰ (§ 22/1b))	3	10000–20000	6 měsíců – 1 rok	-----
nedovolená jízda po tramvajovém pásu (§ 22/1l)	2	1500–2500	-----	do 2000
porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu (§ 22/1l))	2	1500–2500	-----	do 2000
porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí podle § 6 zákona o silničním provozu. (§ 22/1l))	2	1500–2500	-----	do 2000
neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil (§ 22/1l))	2	1500–2500	-----	do 2000
porušení ustanovení o omezení jízdy některých vozidel (§ 22/1g))	2	2500–5000	1 měsíc–6 měsíců (spáchá-li 2x a vícekrát v průběhu 1 roku)	2500
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o méně než 20 km/h v obci nebo o méně než 30 km/h mimo obec (§ 22/1f) bod 4)	2	1500–2500	-----	1000
nedovolené užití dálnice nebo silnice pro motorová vozidla nemotorovým vozidlem nebo jízdní soupravou, jejichž konstrukce nebo technický stav neumožňuje dosažení	1	1500–2500	-----	do 2000

rychlosti stanovené v § 35 odst. 1 zákona o silničním provozu (§ 22/1l)				
neoprávněné užití vyhrazeného jízdního pruhu (§ 22/1l)	1	1500–2500	-----	do 2000
porušení ustanovení § 32 zákona o silničním provozu o osvětlení vozidla (§ 22/1l)	1	1500–2500	-----	do 2000
porušení povinnosti vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky (kromě výše uvedených případů překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené dopravní značkou, porušení zákazu předjíždění stanoveného dopravní značkou a zákazových značek B 28 - zákaz zastavení a B 29 - zákaz stání) (§ 22/1l)	1	1500–2500	-----	2000
neoprávněné užití zvláštního výstražného světla modré barvy, popřípadě doplněného zvláštním zvukovým výstražným znamením (§ 22/1l)	1	1500–2500	-----	2000
neoprávněné užití zvláštního výstražného světla oranžové barvy (§ 22/1l)	1	1500–2500	-----	2000

(www.novapravidla.cz)

Příloha č. 3 – Plánek areálu centra bezpečné jízdy v Sosnové



- 1) výcviková plocha s asfaltovým povrchem - 150 x 30m, suchý/mokrý
- 2) výcviková plocha s asfaltovým povrchem - zatáčka 180°
- 3) kluzná plocha - zatáčka 90°, poloměr > 25m
- 4) výcviková plocha s asfaltovým povrchem - ideální stopa, 3 zatáčky, suchý/mokrý
- 5) kluzná plocha, 50 x 6m
- 6) kluzná plocha, 40 x 10m, se zařízením pro vyvolání smyku zadní nápravy
- 7) výcviková plocha s asfaltovým povrchem - 50 x 8m
- 8) aquaplanningová vana
- 9) výcviková plocha s nezpevněným povrchem
- 10) výcviková plocha pro offroadové vozy, křížení náprav, boční náklon, offroad schody, brodění, stoupání/klesání 30-50°
zpevněný/nezpevněný povrch
- 11) učebna/catering
- 12) recepce
- 13) parkoviště

(www.kurzybezpecnejizdy.cz)

Příloha č. 4 – Vzor dotazníku, použitého při výzkumném šetření

Dobrý den,

jmenuji se Ludmila Konečná a jsem studentkou 3. ročníku bakalářského studia oboru Pedagogika-veřejná správa na Pedagogické fakultě Univerzity Palackého v Olomouci.

Obracím se na Vás s prosbou o vyplnění tohoto dotazníku, jehož výsledky použiji pro zpracování své bakalářské práce. Cílem mé práce je zjistit, jaká je úroveň informovanosti řidičů o bodovém systému a zda má bodový systém vliv na chování řidičů.

Dotazník je anonymní a nezabere Vám příliš času. Vaši odpověď označte křížkem.

Předem děkuji za Vaši ochotu a spolupráci.

Otázky zaměřené na úroveň informovanosti řidičů o bodovém systému

1. Pohlaví: ☐ muž
☐ žena
2. Věk:
3. Jakým způsobem se body přidělují ?
☐ připočítávají se do max. počtu 12 bodů
☐ odpočítávají se od horní hranice 12 bodů
☐ připočítávají se do max. počtu 18 bodů
4. Kde lze získat informace o počtu bodů, které máte na svém kontě řidiče
☐ nevím
☐ pouze na obecním úřadě ORP* (tam kde vydávají ŘP)
☐ na obecním úřadě ORP* (tam kde vydávají ŘP) a kdekoli v kontaktních místech Czechpointu
5. Spáchal(a) jste v době od 1.7.2006 dosud přestupek nebo trestný čin, za který by Vám byly uděleny body?
☐ určitě ano
☐ určitě ne
☐ myslím si, že ano
☐ myslím si, že ne

Otázky k zaevidovaným přestupkům popř. trestným činům

(vyplňujte pouze v případě, pokud jste na poslední otázku odpověděli určitě ano)

6. Myslíte si, že jako řidič znáte přibližný stav svého bodového konta ?
☐ určitě ano
☐ určitě ne
☐ myslím si, že ano
7. Máte představu, kolik Vám bylo uděleno bodů za přestupek nebo trestný čin, který jste spáchal(a)?
☐ ano, mám
☐ probral(a) jsem to s okolím (rodina, kamarádi), takže asi vím
☐ ano, zjistil(a) jsem si to na obecním úřadě ORP*
☐ nezajímá mě to
8. Změnilo se Vaše chování v silničním provozu, když jste zjistil(a), že Vám za spáchaný přestupek nebo trestný čin byly uděleny body?
☐ ano, snažím se, aby se to již neopakovalo
☐ ano, a to hlavně v době, kdy měl proběhnout odečet bodů
(pokud nespácháte bodový přestupek po dobu 12 po sobě jdoucích měsíců, jsou Vám odečteny 4 body)
☐ ani ne, jen jsem se vyhýbal místům, kde bych mohl být kontrolován
☐ ani ne, neřešil jsem to
9. Stalo se Vám, že jste spáchal(a) přestupek nebo trestný čin opakovaně?
☐ ne, stalo se mi to pouze výjimečně
☐ bohužel ano, ale stalo se
☐ ano, v dnešním provozu to ani jinak nejde

* obecní úřad ORP = obecní úřad obce s rozšířenou působností

ANOTACE

Jméno a příjmení:	Ludmila Konečná
Katedra:	Ústav pedagogiky a sociálních studií
Vedoucí práce:	PhDr. Helena Skarupská, Ph.D.
Rok obhajoby:	2011

Název práce:	Bodový systém
Název v angličtině:	Point System
Anotace práce:	Práce popisuje systém bodového hodnocení řidičů po čtyřech letech praxe. Součástí je legislativní rámec, srovnání bodového systému v Evropě a statistické údaje podle nejrůznějších kritérií. Závěrečná část práce se zabývá kvantitativním výzkumem, zaměřeným na informovanost řidičů a změnu jejich chování po případných sankcích v silničním provozu.
Klíčová slova:	Bodový systém, trestné body, přestupek proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, řidič, řidičský průkaz, řidičské oprávnění, chování řidičů.
Anotace v angličtině:	The paper describes a system of scoring drivers in the four years of practice. Part of the legislative framework, compare the points system in Europe and statistical data according to various criteria. The final part deals with quantitative research, focusing on the awareness of drivers to change their behavior and the potential penalties in traffic.
Klíčová slova v angličtině:	Point system, penalty points, the offense against the safety and traffic flow, drivers, driving license, driving license, driving behavior.
Přílohy vázané v práci:	4
Rozsah práce:	54 s. (61 940 znaků)
Jazyk práce:	Český jazyk

