

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Bodový systém řidičů a přestupky na úseku silniční dopravy v České republice a ve vybraných státech Evropské unie

Bc. Josef Dostál

Diplomová práce
2019

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2018/2019

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Josef Dostál**
Osobní číslo: **D17388**
Studijní program: **N3708 Dopravní inženýrství a spoje**
Studijní obor: **Technologie a řízení dopravy**
Název tématu: **Bodový systém řidičů a přestupky na úseku silniční dopravy v České republice a ve vybraných státech Evropské unie**
Zadávací katedra: **Katedra technologie a řízení dopravy**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Úvod

1. Analýza bodového systému a dopravních přestupků v ČR a ve vybraných zemích EU
2. Návrhy změn bodového systému a sankcí za dopravní přestupky
3. Zhodnocení návrhů

Závěr

Rozsah grafických prací: 4 - 5

Rozsah pracovní zprávy: 40 - 50

Forma zpracování diplomové práce: tištěná

Seznam odborné literatury:

KLEPRLÍK, Jaroslav. Opatření na eliminaci dopravní nehodovosti v oblasti nepřiměřené rychlosti. Silniční obzor: Road review. 2016, 77(5), 140-145. ISSN 0322-7154.

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

Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)

HOFFER, Martin. BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, INNOVATION UND TECHNOLOGIE. Informationen zum FührerscheinVormerksystem und andere Rechtsfolgen schwerer Verkehrsübertretungen. 4. vydání. ÖAMTC, 2013.

Vedoucí diplomové práce: **doc. Ing. Jaroslav Kleprlík, Ph.D.**
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání diplomové práce: **4. února 2019**

Termín odevzdání diplomové práce: **17. května 2019**



doc. Ing. Libor Švadlenka, Ph.D.
děkan

L.S.



doc. Ing. Jaromír Šíroky, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 4. února 2019

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Berou na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 9/2012 Pravidla pro zveřejňování závěrečných prací a jejich základní jednotnou formální úpravu, ve znění pozdějších dodatků, bude práce zveřejněna v Univerzitní knihovně a prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne

Bc. Josef Dostál

PODĚKOVÁNÍ

Na tomto místě si dovoluji poděkovat vedoucímu mé diplomové práce panu doc. Ing. Jaroslavu Kleprlíkovi, Ph.D. za odborné vedení, ochotu a pomoc při zpracování této práce. Rád bych také poděkoval své rodině, která mi dala možnost tuto univerzitu navštěvovat a poskytla mi potřebnou podporu při mém studiu.

ANOTACE

V práci bude provedena analýza bodového systému v České republice a ve vybraných zemích Evropské unie (Německo, Rakousko). Dále bude provedena analýza druhů přestupků a sankcí za tyto přestupky v České republice a ve vybraných zemích Evropské unie (Německo, Rakousko). Cílem práce je na základě analýzy předložit návrhy změn bodového systému a sankcí za účelem jejich zpřehlednění a zefektivnění.

KLÍČOVÁ SLOVA

Bodový systém řidičů, dopravní přestupky, pokuty, trestné body

TITLE

The point system for drivers and the offences in the road transport section in the Czech Republic and selected states of the European Union

ANNOTATION

The content of this thesis will be an analysis of the point system of drivers in the Czech Republic and selected states of the European Union (Germany, Austria). The thesis will also analyse the types of offences and the related penalties in the Czech Republic and selected countries of the European Union (Germany, Austria). The aim of the thesis is to present proposals for changes of the point system of drivers and sanctions based on the analysis to make them more transparent and more effective.

KEYWORDS

The point system for drivers, traffic offences, fines, penalty points

OBSAH

SEZNAM OBRÁZKŮ	10
SEZNAM TABULEK	11
SEZNAM ZKRATEK	12
ÚVOD	13
1 ANALÝZA BODOVÝCH SYSTÉMŮ V EVROPSKÉ UNII.....	14
2 ANALÝZA BODOVÉHO SYSTÉMU V ČESKÉ REPUBLICE.....	17
2.1 Právní úprava bodového systému České republiky	17
2.2 Význam bodového systému	18
2.3 Princip bodového systému	19
2.4 Podání námítky.....	21
2.5 Odečítání bodů v bodovém systému	22
2.5.1 Odečítání 4 bodů za 12 kalendářních měsíců bez bodovaného přestupku	22
2.5.2 Odečítání 3 bodů po absolvování školení bezpečné jízdy.....	23
2.6 Informace o bodovém stavu řidiče	25
2.6.1 Výpis z bodového hodnocení řidiče	25
2.6.2 Výpis z evidenční karty řidiče	26
2.7 Vrácení řidičského oprávnění po vybodování.....	27
3 ANALÝZA VYBRANÝCH PŘESTUPKŮ V OBLASTI SILNIČNÍ DOPRAVY V ČESKÉ REPUBLICE	28
3.1 Popis dopravního přestupku překročení rychlosti v obci.....	30
3.1.1 Překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o méně než 20 km/h	30
3.1.2 Překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o 20 km/h a více.....	30
3.1.3 Překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o 40 km/h a více.....	30
3.2 Popis dopravního přestupku překročení rychlosti mimo obec.....	31
3.2.1 Překročení nejvyšší dovolené rychlosti mimo obec o méně než 30 km/h.....	31
3.2.2 Překročení nejvyšší dovolené rychlosti mimo obec o 30 km/h a více.....	31
3.2.3 Překročení nejvyšší dovolené rychlosti mimo obec o 50 km/h a více.....	31
3.3 Souhrnný komentář k překročení rychlosti v/mimo obec	31
3.4 Nepřipoutání bezpečnostním pásem nebo neuzítí ochranné přilby.....	32
3.5 Používání mobilního telefonu při řízení vozidla	33

4	ANALÝZA BODOVÉHO SYSTÉMU V NĚMECKU	35
4.1	Právní úprava bodového systému v Německu	35
4.2	Princip bodového systému	36
4.3	Současná podoba bodového systému	36
4.3.1	<i>Bodové hodnocení dopravních přestupků a trestných činů</i>	36
4.3.2	<i>Struktura systému bodového hodnocení řidičů</i>	37
4.3.3	<i>Promlčecí lhůty dopravních přestupků a trestných činů</i>	39
4.3.4	<i>Informace o bodovém stavu řidiče</i>	39
5	ANALÝZA VYBRANÝCH PŘESTUPKŮ V OBLASTI SILNIČNÍ DOPRAVY V NĚMECKU	41
5.1	Překročení rychlosti v obci	41
5.2	Překročení rychlosti mimo obec	42
5.3	Nepřipoutání bezpečnostním pásem nebo neuzítí ochranné přilby	43
5.4	Používání mobilního telefonu při řízení vozidla	43
6	ANALÝZA ZÁZNAMOVÉHO SYSTÉMU V RAKOUSKU	44
6.1	Právní úprava záznamového systému v Rakousku	44
6.2	Princip záznamového systému (Vormerksystem)	45
6.2.1	<i>Delikty v rámci záznamového systému (Vormerksystem)</i>	45
6.2.2	<i>Opatření v rámci záznamového systému (Vormerksystem)</i>	46
6.2.3	<i>Informace o záznamech v záznamovém systému (Vormerksystem)</i>	47
7	ANALÝZA VYBRANÝCH PŘESTUPKŮ V OBLASTI SILNIČNÍ DOPRAVY V RAKOUSKU	48
7.1	Překročení rychlosti v Rakousku	49
7.2	Nepřipoutání bezpečnostním pásem nebo neuzítí ochranné přilby	50
7.3	Používání mobilního telefonu při řízení vozidla	50
8	ZÁVĚREČNÁ KOMPARACE	52
8.1	Komparace analyzovaných bodových systémů	52
8.1.1	<i>Způsob zaznamenávání bodovaných jednání</i>	52
8.1.2	<i>Princip bodového systému</i>	52
8.1.3	<i>Druh použitého opatření při vybodování</i>	53
8.1.4	<i>Způsob odečítání trestných bodů</i>	54
8.1.5	<i>Způsob poskytování informací o bodovém stavu řidiče</i>	55
8.2	Komparace analyzovaných dopravních přestupků a sankcí	56
8.2.1	<i>Komparace dopravního přestupku překročení rychlosti v obci</i>	56

8.2.2	<i>Komparace dopravního přestupku překročení rychlosti mimo obec</i>	58
8.2.3	<i>Komparace dopravního přestupku nepřipoutání bezpečnostním pásem nebo neuzítí ochranné přilby</i>	59
8.2.4	<i>Komparace dopravního přestupku používání mobilního telefonu při řízení vozidla</i>	60
9	NÁVRHY ZMĚN BODOVÉHO SYSTÉMU V ČESKÉ REPUBLICE.....	61
9.1	Návrh na změnu principu bodového systému	61
9.1.1	<i>Návrh na změnu v odstupňování lhůt při opakovaném vybodování</i>	62
9.1.2	<i>Návrh na změnu v odečítání 3 bodů po absolvování školení bezpečné jízdy</i>	62
9.2	Návrh podoby námitky proti záznamu bodů.....	63
9.3	Návrh na změnu v odečítání bodů.....	63
9.4	Návrhy na změny v informování o bodovém stavu řidičů.....	64
9.4.1	<i>Návrh na průběžné informování řidičů o bodovém stavu</i>	64
9.4.2	<i>Návrh na informování řidičů o změně bodového stavu</i>	65
9.4.3	<i>Návrh na informování prostřednictvím policie</i>	69
10	NÁVRHY ZMĚN V SANKCIONOVÁNÍ ANALYZOVANÝCH DOPRAVNÍCH PŘESTUPKŮ.....	70
10.1	Návrh na změny v sankcionování dopravního přestupku překročení rychlosti	70
10.1.1	<i>Navrhovaná změna v sankcionování dopravního přestupku překročení rychlosti v obci</i>	71
10.1.2	<i>Navrhovaná změna v sankcionování dopravního přestupku překročení rychlosti mimo obec</i>	72
10.2	Návrh na změnu v sankcionování dopravního přestupku nepřipoutání bezpečnostním pásem nebo neuzítí ochranné přilby	74
10.3	Návrh na změnu v sankcionování dopravního přestupku používání mobilního telefonu při řízení vozidla	74
11	ZHODNOCENÍ NÁVRHŮ	76
	ZÁVĚR	81
	SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ	82
	SEZNAM PŘÍLOH.....	86

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Situace bodových systémů v jednotlivých státech	14
Obrázek 2 Zavádění bodového systému v Evropské unii	15
Obrázek 3 Potvrzení o ukončeném školení bezpečné jízdy	24
Obrázek 4 Výpis z evidenční karty řidiče	26
Obrázek 5 Srovnání meziročních trendů u vybraných přestupků	29
Obrázek 6 Transformace bodového systému v Německu	37
Obrázek 7 Výřez navrhované podoby námitky proti záznamu bodů	63
Obrázek 8 Návrh konkrétní podoby oznámení o dosažení (překročení) 6 bodové hranice	65
Obrázek 9 Návrh na informování řidiče při změně v bodovém hodnocení	66
Obrázek 10 Návrh podoby žádosti o informace z bodového hodnocení řidiče	67
Obrázek 11 Návrh podoby SMS zprávy při změně bodů v registru řidičů	68
Obrázek 12 Návrh změny v bodovém ohodnocení dopravních přestupků	76
Obrázek 13 Informování řidiče při dosažení (překročení) 6 bodů v bodovém hodnocení řidiče	78
Obrázek 14 Změny bodového ohodnocení analyzovaných deliktů	80

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Tabulka dopravních přestupků s trestnými body.....	19
Tabulka 2 Seznam akreditovaných středisek bezpečné jízdy.....	23
Tabulka 3 Cena za Výpis z bodového hodnocení řidiče.....	25
Tabulka 4 Tabulka bodovaných přestupků v roce 2017 – překročení rychlosti.....	28
Tabulka 5 Tabulka ujeté vzdálenosti při nevěnování se plně řízení vozidla.....	33
Tabulka 6 Sankce za překročení rychlosti v obci v Německu.....	41
Tabulka 7 Sankce za překročení rychlosti mimo obec v Německu.....	42
Tabulka 8 Sankce za použití mobilního telefonu při řízení vozidla v Německu.....	43
Tabulka 9 Sankce za překročení rychlosti v Rakousku.....	49
Tabulka 10 Komparace podle principu bodového systému.....	53
Tabulka 11 Komparace podle druhu použitého opatření při vyhodování.....	54
Tabulka 12 Komparace podle způsobu odečítání trestných bodů.....	55
Tabulka 13 Komparace podle způsobu poskytování informací o bodovém stavu řidiče.....	56
Tabulka 14 Komparace dopravního přestupku překročení rychlosti v obci.....	57
Tabulka 15 Komparace dopravního přestupku překročení rychlosti mimo obec.....	58
Tabulka 16 Komparace dopravního přestupku nepřipoutání bezpečnostním pásem nebo neuzítí ochranné přilby.....	59
Tabulka 17 Komparace dopravního přestupku používání mobilního telefonu při řízení vozidla.....	60
Tabulka 18 Nově obodované analyzované delikty.....	61
Tabulka 19 Návrh sankcí při dopravním přestupku překročení rychlosti v obci.....	72
Tabulka 20 Návrh sankcí při dopravním přestupku překročení rychlosti mimo obec.....	73
Tabulka 21 Návrh sankcí při dopravním přestupku nepřipoutání bezpečnostním pásem nebo neuzítí ochranné přilby.....	74
Tabulka 22 Návrh sankcí při dopravním přestupku použití telefonu při řízení vozidla.....	75
Tabulka 23 Změny v bodovém ohodnocení u deliktu překročení rychlosti.....	79

SEZNAM ZKRATEK

AŘ	Anonymní řízení
BESIP	Bezpečnost silničního provozu
BP	Bloková pokuta
EU	Evropská unie
FAER	das Fahreignungsregister
FES	das Fahreignungsseminar
FeV	die Fahrerlaubnis-Verordnung
FSG	das Führerscheingesetz
KBA	das Kraftfahrt-Bundesamt
KFG	das Kraftfahrgesetz
ORP	Obec s rozšířenou působností
PIT	Proměnné informační tabule
PNM	Příkazem na místě
Sb.	Sbírka zákonů
SMS	System krátkých zpráv
SŘ	Správní řízení
StVG	das Straßenverkehrsgesetz
StVO	die Straßenverkehrs-Ordnung
ZŘMV	Zákaz řízení motorových vozidel

ÚVOD

V rámci diplomové práce autor provede **analýzu bodových systémů** v České republice a ve vybraných státech Evropské unie. Vybranými státy jsou Spolková republika Německo (dále jen Německo) a Rakouská republika (dále jen Rakousko). S ohledem na nejdéle provozovaný bodový systém v Evropě (pozn. od roku 1974) bylo zvoleno právě Německo. (1) Dalším důvodem je fakt, že do Německa (popř. přes jeho území) vede mnoho nákladních i osobních přeprav z ČR. Rakousko bylo autorem vybráno na základě specificky provozovaného záznamového systému též známého jako „tříkrát a dost“. Zároveň se jedná o sousední stát České republiky.

V této práci autor zároveň **zanalyzuje nejčastěji bodované přestupky** v oblasti silniční dopravy v České republice. Konkrétně se autor práce zaměří na:

- překročení rychlosti (v obci, mimo obec),
- nepřipoutání bezpečnostním pásem nebo neuzití ochranné přilby,
- používání mobilního telefonu při řízení vozidla.

Jmenované dopravní přestupky budou autorem analyzovány z hlediska sankcí též v Německu i Rakousku.

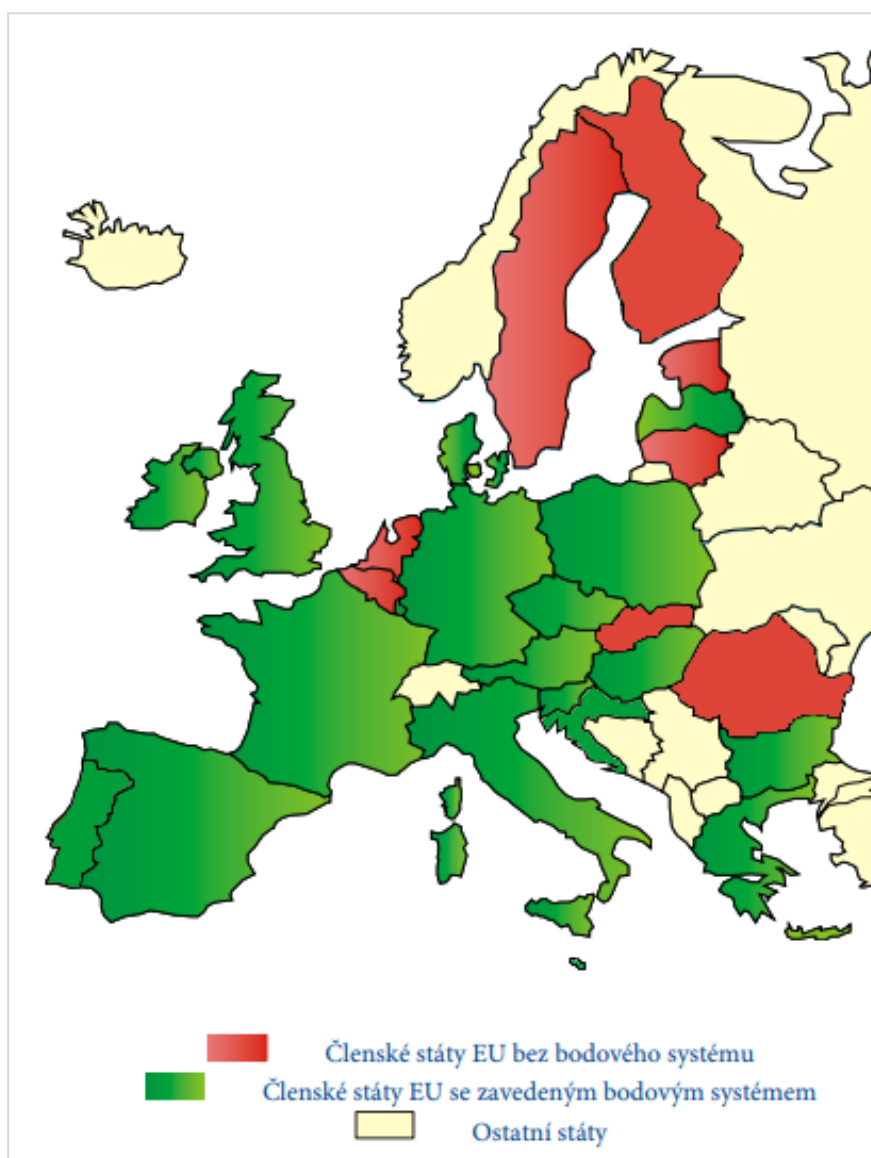
Na závěr analytické části autor uvede pro vyšší přehlednost závěrečné porovnání analyzovaných bodových systémů a sankcí u vybraných dopravních přestupků.

Obsahem návrhové části budou autorem předložené **návrhy na změny v bodovém systému** České republiky za účelem jeho zpřehlednění, sjednocení a odstranění nedostatků. Zároveň autor práce uvede **návrhy na změny v sankcích** u analyzovaných dopravních přestupků se záměrem zefektivnit proces sankcionování, snížit četnost bodovaných jednání a zvýšit bezpečnost silničního provozu.

Cílem diplomové práce je provedení analýzy bodových systémů a vybraných dopravních přestupků v České republice a ve vybraných zemích Evropské unie (Německo, Rakousko). Dalším cílem této práce je předložení návrhů za účelem zpřehlednění a zefektivnění bodového systému a procesu sankcionování u analyzovaných dopravních přestupků v ČR.

1 ANALÝZA BODOVÝCH SYSTÉMŮ V EVROPSKÉ UNII

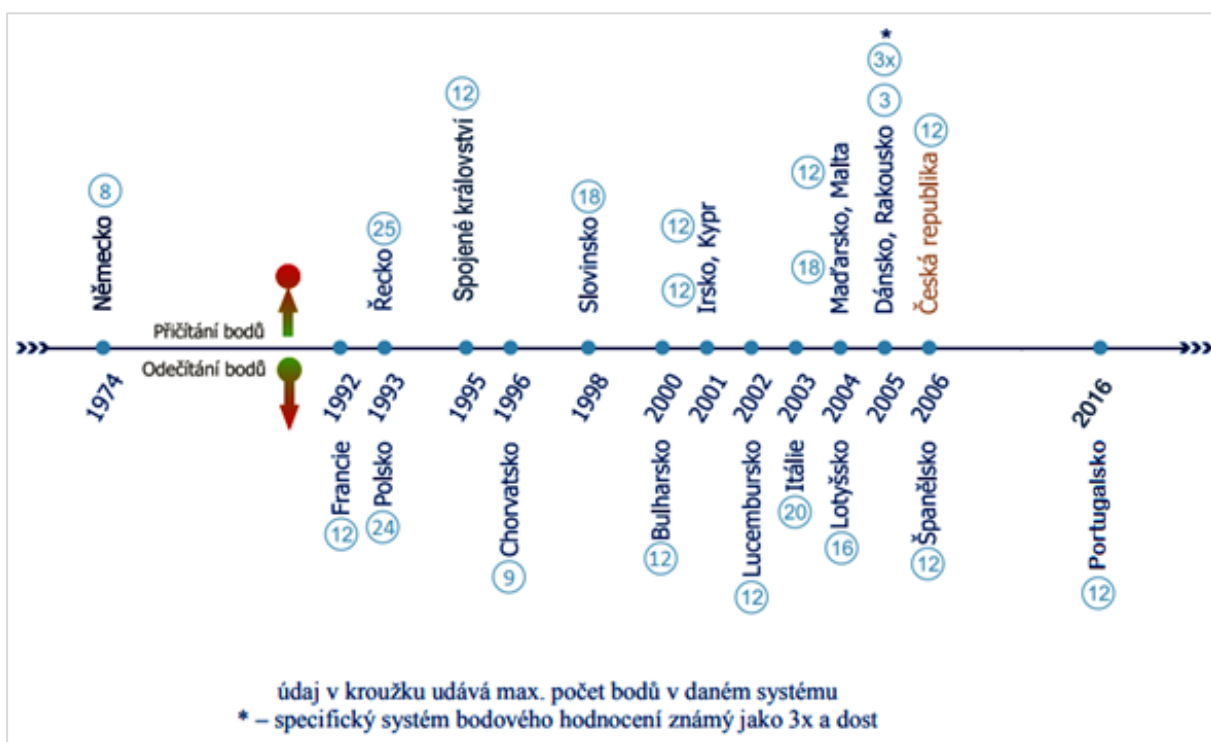
Na základě provedené analýzy ke dni 16.10.2018 bylo autorem práce zjištěno, že různou podobu bodových systémů v rámci Evropské unie užívá 20 států. Jmenovitě se jedná o následující země: Bulharsko, Česká republika, Dánsko, Francie, Chorvatsko, Irsko, Itálie, Kypr, Lotyšsko, Lucembursko, Maďarsko, Malta, Německo, Polsko, Portugalsko, Rakousko, Řecko, Slovinsko, Spojené království Velké Británie a Severního Irska (dále jen Spojené království), Španělsko. (Obrázek 1) Navzdory skutečnosti že Spojené království 29.3.2017 oficiálně oznámilo Evropské radě, že hodlá vystoupit z EU, je ke dni 16.10.2018 stále plnoprávným členem EU. (2) Takže s tím spojená práva a povinnosti nadále v této zemi a pro tuto zemi platí. Z tohoto důvodu autor práce zahrnul Spojené království do výčtu zemí Evropské unie s existencí bodových systémů.



Obrázek 1 Situace bodových systémů v jednotlivých státech

Zdroj: (1), úprava autor

Na obrázku (Obrázek 2) je uveden postupný vývoj zavádění bodových systémů v jednotlivých státech EU. Tento obrázek rozděluje státy na dvě části, dle způsobu hodnocení dopravních přestupků a trestných činů – Přičítací a odečítací systémy. Zcela specifický je pak bodový systém v Rakousku. Údaj v kroužku u jednotlivých států uvádí maximální počet bodů v daném bodovacím systému. Historicky nejstarším bodovým systémem v rámci států Evropské unie je Německo. Zde byl tento systém hodnocení řidičů založen již roku 1974. Postupně přibývaly státy jako je Francie, Polsko, Řecko, Spojené království, Chorvatsko a další. Od roku 2006 je bodový systém provozován i v ČR. Poslední zemí se zavedeným bodovým systémem zatím zůstává Portugalsko. (3) Zde je tento systém nastaven od června 2016 a podobně jako v České republice mohou řidiči nasbírat 12 bodů. Na rozdíl od českých řidičů jsou těm portugalským trestné body za jednotlivé přestupky snižovány viz Obrázek 2. (4)



Obrázek 2 Zavádění bodového systému v Evropské unii

Zdroj: (1), úprava autor

Bodové systémy nejsou otázkou pouze evropského kontinentu. S podobnými systémy bodového hodnocení deliktů se lze například setkat i v Kanadě, Austrálii, USA nebo na Novém Zélandu. (1) Těmito zaoceánskými bodovými systémy se autor v diplomové práci nebude zabývat, jelikož v těchto zemích mají zcela odlišná pravidla silničního provozu.

Dle způsobu hodnocení dopravních přestupků a trestných činů lze bodové systémy v Evropské unii rozdělit na systémy s přičítáním nebo naopak s odečítáním bodů a na specifický

záznamový systém známý jako „tříkrát a dost“. (5) Tento systém je používán v Rakousku a autorem práce bude dále řešen v kapitole 6.

Bodový systém, který je nastaven na principu přičítání trestných bodů za dopravní přestupky a trestné činy, znamená, že pokud jako řidič spáchám dopravní přestupek, trestné body dostávám. Zástupcem tohoto bodovacího systému je například Česká republika, kde v případě že se řidič takzvaně „vyboduje“ (dosáhne 12 bodů), pozbývá řidičského oprávnění a do pěti pracovních dnů musí odevzdat řidičský průkaz na obecním úřadě obce s rozšířenou působností v místě trvalého bydliště. (6)

Naopak bodový systém, který je založený na principu odečítání trestných bodů – například ve Francii, spočívá v tom, že řidič začíná s 12 body a při spáchání dopravních přestupků se mu od takto stanoveného základu trestné body postupně odečítají. Ve chvíli, kdy řidič motorového vozidla dosáhne počtu 0 bodů, ztrácí řidičské oprávnění.

V Rakousku oproti ostatním státům Evropské unie je provozován specifický záznamový systém tzv. „tříkrát a dost“. Ten stanovuje, že při prvním vážném dopravním přestupku bude řidiči dána kromě peněžní pokuty i výstraha. Při druhém provinění musí jít na doškolení (na vlastní náklady). A při třetím dopravním přestupku přijde na dobu nejméně 3 měsíců o řidičský průkaz.

2 ANALÝZA BODOVÉHO SYSTÉMU V ČESKÉ REPUBLICE

Analýza bodového systému v ČR byla autorem práce provedena v listopadu 2018.

Bodový systém České republiky byl zaveden 1. července 2006 jako systém bodového hodnocení přestupků a trestných činů proti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích spáchaných řidiči motorových vozidel. Po 10 letech, co je v České republice bodový systém zaveden, Ministerstvo dopravy připravovalo novelu, která by zahrnovala některé změny v bodování a finančních sankcích pro neukázněné řidiče. (7) Ke schválení tohoto návrhu ale nedošlo a revize bodového systému se tak pozastavila. V současné době (rok 2018) se ale znovu začíná diskutovat o jejím prosazení, a proto je tato práce aktuální. Autor práce změnu v bodovém hodnocení řidičů plně podporuje, jelikož je toho názoru, že je potřeba přehlednějšího a účinnějšího bodového systému. Jako stejně důležité autor vnímá i srovnání (případně sjednocení) s ostatními zeměmi Evropské unie (jako je např. Německo nebo Rakousko). Z tohoto důvodu autor práce uvede návrhy změn bodového systému v ČR v kapitole 9.

2.1 Právní úprava bodového systému České republiky

Bodový systém České republiky je nastaven v **zákoně č. 361/2000 Sb.**, o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů takto:

Bodovým hodnocením se zajišťuje sledování opakovaného páchaní přestupků, jednání, které má znaky přestupku podle jiného právního předpisu, nebo trestných činů, spáchaných porušením vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích řidičem motorového vozidla nebo že se řidič porušování těchto povinností nedopouští. (8)

Jednotlivé druhy dopravních přestupků, včetně výše sankcí (obvykle pokut), jsou uvedeny v § 125c tohoto zákona. Porušení předpisů a počet bodů za tato jednání je uveden v příloze téhož zákona. (9) Za bodované přestupky lze obdržet od 2 do 7 bodů.

Mezi další zákony, které upravují problematiku systému bodového hodnocení řidičů a související oblasti s tím spojené, lze zařadit:

Zákon č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. (10) Tímto zákonem se upravuje mimo jiné:

- přezkoušení z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel v bodovém hodnocení,
- zdokonalování odborné způsobilosti řidičů, kteří mají zaznamenány v registru řidičů body za jednání zařazené do bodového hodnocení,
- střediska bezpečné jízdy.

Zákon č. 250/2016 Sb. o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů upravuje mimo jiné proces pro projednávání přestupků. (11)

Zákon č. 500/2004 Sb. správní řád, ve znění pozdějších předpisů. (12) Tento zákon upravuje mimo jiné proces, podle kterého se řeší řízení o námitkách, v případě, že řidič nesouhlasí s provedeným záznamem trestných bodů v registru řidičů.

2.2 Význam bodového systému

Autor práce je toho názoru, že bodové hodnocení řidičů je účinným (avšak ne ojedinělým) opatřením vedoucím k redukci počtu dopravních nehod. Mezi další způsoby snižující počet a následky dopravních nehod, lze například zařadit aktivní dohled Policie České republiky při výkonu služby a při dopravně bezpečnostních akcích, měření rychlosti stacionárními i mobilními radary apod. (9)

Bodový systém má pro řidiče motorového vozidla význam jak represivní, tak preventivní. Důležitost represivní složky je autorem práce uvedena v těchto bodech: samotná sankce (pokuta) za spáchaný dopravní přestupek nebo trestný čin, přičtení trestných bodů do registru řidičů nebo případné odnětí řidičského oprávnění.

Význam preventivní složky autor práce shledává pro již chybující řidiče, kteří byli bodováni např. 7 body a hrozí jim tak ztráta řidičského oprávnění. Z toho důvodu se snaží více a důsledněji dodržovat pravidla provozu na pozemních komunikacích. Touto pozitivní změnou svého chování mohou bodovaní řidiči předejít situaci, kdy jim je odebráno řidičské oprávnění. (13) Tuto výstrahu v podvědomí řidičů autor řadí mezi prioritní formu prevence bodového systému, jelikož pouze hrozba ve formě ztráty řidičského průkazu má dostatečný preventivní efekt.

Prvotní význam systému bodového hodnocení řidičů

Původní záměr tehdejší důvodové zprávy, která odůvodňovala systém bodového hodnocení řidičů v roce 2004 ještě před tím, než byl samotný bodový systém v České republice schválen, byl následující: *„Účelem systému je zejména postihovat recidivu páchání přestupků proti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. V České republice, stejně jako dříve v jiných evropských státech, se ukazuje, že pro určité skupiny řidičů nejsou sankce spočívající třeba i v opakovaném ukládání pokut dostatečně účinné ani odstrašující před pácháním dalších přestupků. Dostatečný preventivní účinek má pouze hrozba ztráty řidičského oprávnění.“* (13) S tímto názorem se autor práce plně ztotožňuje.

2.3 Princip bodového systému

Bodový systém v České republice se vztahuje pouze na řidiče motorových vozidel na území tohoto státu. Bodové hodnocení porušení povinností je definováno v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. (8) Trestné body jsou fixně nastaveny v příloze téhož zákona. Za spáchání vybraného přestupku nebo trestného činu mohou řidiči motorových vozidel získat trestné body v rozmezí 2–7 bodů. V tabulce (Tabulka 1) je uveden přehled jednání spočívajících v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání. (8) V rámci této práce budou analyzovány žlutě vyznačené přestupky, které jsou nejčastější na úseku silniční dopravy v ČR.

Tabulka 1 Tabulka dopravních přestupků s trestnými body

Porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích	Počet bodů
řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo v takové době po jeho požití, po kterou je řidič ještě pod vlivem alkoholu, je-li zjištěn obsah alkoholu u řidiče vyšší než 0,3 promile, nebo řízení vozidla bezprostředně po užití jiné návykové látky nebo v takové době po užití jiné návykové látky, po kterou je řidič ještě pod jejím vlivem	7
odmítnutí řidiče podrobit se vyšetření podle jiného právního předpisu ⁷⁾ ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou	7
způsobení dopravní nehody porušením povinnosti řidiče, při které došlo k usmrcení nebo k těžké újmě na zdraví jiné osoby	7
neprodlené nezastavení vozidla účastníka dopravní nehody nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci	7
při jízdě na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla otáčení se nebo jízda v protisměru nebo couvání v místě, kde to není dovoleno	7
vjíždění na železniční přejezd v případech, ve kterých je to zakázáno	7
neposkytnutí účinné pomoci (první pomoc a přivolání záchranných složek) účastníkem silničního provozu, který není účastníkem dopravní nehody při nehodě s evidentním poškozením zdraví nebo ohrožením života	7
předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to zákonem zakázáno	7
řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržen řidičský průkaz	7
řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích	5
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 40 km.h ⁻¹ a více v obci nebo o 50 km.h ⁻¹ a více mimo obec	5
nezastavení vozidla na signál, který příkazuje řidiči zastavit vozidlo, nebo nezastavení vozidla na pokyn „Stůj“ daný při řízení nebo usměrňování provozu na pozemních komunikacích anebo při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích osobou k tomu oprávněnou	5
ohrožení jiného řidiče při přejezdění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého	5
ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání	5
při řízení vozidla ohrožení chodce na přechodu a neumožnění nerušeného a bezpečného přejetí vozovky	4
nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě	4
překročení maximální doby řízení vozidla nebo nedodržení minimální doby odpočinku o 20 % a více nebo nedodržení bezpečnostní přestávky o 33 % a více podle jiných právních předpisů ⁴²⁾	4
řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění	4
porušení povinností použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí podle § 6	4
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 20 km.h ⁻¹ a více v obci nebo o 30 km.h ⁻¹ a více mimo obec	3
nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit	3
řízení motorového vozidla bez držení platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče ⁴⁾	3
porušení povinností být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užit ochrannou přílbu	3
neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil	2
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o více než 5 km.h ⁻¹ a méně než 20 km.h ⁻¹ v obci nebo o více než 10 km.h ⁻¹ a méně než 30 km.h ⁻¹ mimo obec	2
držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla	2

Zdroj: (8), úprava autor

Dopustí-li se řidič motorového vozidla vybraného dopravního přestupku nebo trestného činu, je mu za jeho jednání kromě připočtení bodů do registru řidičů (body zaznamenává obecní úřad obce s rozšířenou působností dle trvalého bydliště) udělena sankce (obvykle pokuty), a to buď:

- příkazem na místě, který udělí příslušník Policie ČR nebo obecní policie,
- ve správním řízení (řeší místně příslušný správní úřad podle místa spáchání přestupku).

Body lze vnímat jako trest za spáchaný dopravní přestupek nebo trestný čin. Počet trestných bodů, které řidič motorového vozidla dostane, pak závisí na rizikovosti daného přestupku nebo trestného činu. Údaje o přidělených trestných bodech jednotlivým viníkům jsou následně zaznamenány v registru řidičů obecním úřadem obce s rozšířenou působností (dále jen obecní úřad ORP) dle trvalého bydliště. Pokud se řidič motorového vozidla svým jednáním dopustí vícečetného provinění proti pravidlům silničního provozu (např. jízda obcí rychlostí 100 km/h, kdy je řidič nepřipoután a drží v ruce telefon), do registru řidičů se zaznamenají pouze body za nejzávažnější přestupek nebo trestný čin (a tím je překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o 40 km/h a více). (8) V tomto modelovém případě by bylo řidiči motorového vozidla přičteno 5 trestných bodů.

Dosáhne-li řidič zákonem stanoveného počtu 12 trestných bodů, je obecním úřadem ORP dle trvalého bydliště neprodleně vyzván (písemně doporučeným dopisem do vlastních rukou nebo elektronicky prostřednictvím datové schránky) k odevzdání řidičského průkazu do lhůty 5 dnů od doručení „Oznámení“ (Příloha A). (8) V případě, že řidič motorového vozidla neuposlechne výzvy a řidičský průkaz řádně neodevzdá, dopouští se přestupku, za který mu hrozí pokuta ve výši od 2 500 Kč do 5 000 Kč. Navíc řidičské oprávnění pozbyde své platnosti i pokud nebude v této lhůtě řidičský průkaz odevzdán. V tomto případě je pak řidičský průkaz neplatný. (6) A proto, bude-li řidič řídit motorové vozidlo po pozbytí svého řidičského oprávnění (následkem „vybodování“), dopouští se trestného činu „Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání“, za který mu hrozí trest odnětí svobody až na 2 léta. (14) Tyto postihy jsou dle autora dostatečné, a proto se jimi nebude dále zabývat.

Proti výzvě k odevzdání řidičského průkazu může řidič podat námitku. Princip jejího podání je popsán v kapitole 2.4. Získat řidičský průkaz zpět je pak možné nejdříve po uplynutí jednoho roku. Jedná-li se o příslušníka cizího státu, který se „vyboduje“, není mu řidičské oprávnění odejmuto, ale je mu udělen zákaz řízení motorového vozidla na území České republiky v trvání jednoho roku. (8)

2.4 Podání námítky

Pokud se řidič motorového vozidla takzvaně „vyboduje“ (dosáhne 12 trestných bodů), obdrží od obecního úřadu ORP dle trvalého bydliště oznámení o dosažení 12 bodů a vyzve ho k odevzdání jeho řidičského průkazu – nejdéle však do 5 pracovních dní od doručení tohoto oznámení. Pokud ale řidič motorového vozidla nesouhlasí s provedeným záznamem bodů v registru řidičů, má možnost podat námitku proti provedenému záznamu. Námitky lze odevzdat (např. na podatelně, poštou) obecnímu úřadu ORP v místě trvalého bydliště příslušnému k provádění záznamu taktéž nejdéle do 5 pracovních dní. (8) Na základě autorem provedené analýzy nebyl nalezen žádný oficiální vzor (tiskopis) námítky proti provedení záznamu bodů v registru řidičů. Jediné, co je zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů stanovené, je fakt, že podání námítky musí mít písemnou formu. Z tohoto důvodu autor práce uvede návrh podoby námítky proti záznamu bodů v návrhové kapitole 9.2. Délka lhůty pro podání námítky je dle autora práce dostačující.

Pokud obecní úřad ORP (kterému byla námitka podána) shledá, že je námitka oprávněná, učiní nejpozději do 10 pracovních dnů od obdržení námítky opravu záznamu stanovených trestných bodů v registru řidičů. O tomto provedeném úkonu musí být řidič neprodleně písemně informován doporučeným dopisem do vlastních rukou. V případě, že o námitce řidiče ten samý obecní úřad ORP rozhodne jako o neodůvodněné, námitku řidiče zamítne a provedený záznam trestných bodů potvrdí. Řidič je pak o výsledku obeznámen doporučeným dopisem do vlastních rukou s vyrozuměním o zamítnutí námítky. Podání námítek proti záznamu trestných bodů má odkladný účinek na pozbytí řidičského oprávnění. To znamená, že řidič oddálí pozbytí svého řidičského oprávnění do doby, dokud není o jeho námitce pravomocně rozhodnuto. V tomto období tak může nadále řídit motorové vozidlo. (8) V praxi je toto období zároveň využíváno k tomu, že vybodovaný řidič konzultuje danou situaci s právníkem, který je kvalifikovaný na tuto problematiku a s jeho pomocí se snaží odvrátit hrozbu pozbytí svého řidičského oprávnění.

2.5 Odečítání bodů v bodovém systému

Problematika odečítání bodů v bodovém systému je nastavena v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, konkrétně v § 123e. (8) Tento paragraf definuje způsoby, kterými mohou být bodovaným řidičům odečteny body. Jedná se o tyto možnosti:

- odečtení 4 bodů z celkového počtu dosažených trestných bodů vždy za 12 po sobě jdoucích kalendářních měsíců, ve kterých se řidič motorového vozidla nedopustí žádného bodovaného přestupku,
- odečtení bodů, které byly řidiči motorového vozidla zaznamenány na základě pravomocného rozhodnutí o přestupku nebo trestném činu po pravomocném zrušení tohoto rozhodnutí,
- odečtení 3 bodů na základě potvrzení o dokončeném školení bezpečné jízdy v akreditovaném středisku bezpečné jízdy. (8)

V těchto jmenovaných případech je odečítání bodů možné. Nelze však odečítat body do mínusu (tzv. „mít body do zásoby“). Trestné body lze odečítat maximálně do nulového stavu.

2.5.1 Odečítání 4 bodů za 12 kalendářních měsíců bez bodovaného přestupku

Za situace, kdy se řidič motorového vozidla po dobu 12 po sobě jdoucích kalendářních měsíců (od naposled zaznamenaného počtu bodů) neproviní proti pravidlům silničního provozu, za což by obdržel trestné body, dochází k odpočtu 4 bodů z celkového počtu dosažených bodů. Za dalších 12 kalendářních měsíců, kdy nedojde k přičtení trestných bodů, se řidiči motorového vozidla odečtou další 4 body. Zbývající body (tzn. maximálně 3 body) jsou odečteny po následujících 12 měsících jdoucích po sobě.

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, definuje tento způsob odečítání bodů takto (8):

Řidiči, kterému nebyl ode dne nabytí právní moci rozhodnutí, na jehož základě mu byl v registru řidičů zaznamenán naposled stanovený počet bodů, pravomocně uložen správní trest za přestupek nebo za jednání vojáka označené za přestupek ve zvláštním právním předpise, kázeňský trest za jednání mající znaky přestupku nebo trest za trestný čin, spáchaný jednáním zařazeným do bodového hodnocení,

- (a) po dobu 12 po sobě jdoucích kalendářních měsíců, se odečtou 4 body z celkového počtu dosažených bodů,

(b) po dobu 24 po sobě jdoucích kalendářních měsíců, se odečtou 4 body z celkového počtu dosažených bodů zbývajících po odečtení bodů podle písmene a),

(c) po dobu 36 po sobě jdoucích kalendářních měsíců, se odečtou všechny zbývající body.

Autor se s touto možností odečítání bodů na základě plynutí času ztotožňuje, protože pokud chtějí bodovaní řidiči odečíst část svých bodů (popř. všech 11 bodů), jsou nuceni dodržovat pravidla silničního provozu. A to má na řidiče výchovný charakter.

Odpočet trestných bodů je proveden obecním úřadem ORP dle trvalého bydliště v registru řidičů nejdéle do 3 pracovních dnů po vzniku nároku na odpočet bodů. O odečtení bodů ale není řidič žádným způsobem informován. A proto pokud chce řidič znát stav svého bodového konta, musí si ho zjistit z vlastní iniciativy (např. na Czech POINTu). Autor je toho názoru, že by řidič měl být informován o odečtu bodů. Z tohoto důvodu autor práce uvede návrh na tuto změnu v návrhové kapitole 9.4.2. Po dobu, kdy má řidič udělen trest či sankci v podobě zákazu řízení motorových vozidel, neběží lhůty pro odečtení bodů. (1) Tento postih působí na autora přísným až nespravedlivým dojmem. A to z důvodu, že pokud se řidič vyboduje, po roce začíná znovu od nula bodů. V případě, kdy je řidiči udělen zákaz řízení motorových vozidel např. také na 1 rok, po uplynutí trestu má stále původní počet bodů. Proto autor práce navrhne změnu v návrhové kapitole 9.3, která bude dle jeho názoru spravedlivější.

2.5.2 Odečítání 3 bodů po absolvování školení bezpečné jízdy

Další možností, jak mohou být řidiči motorového vozidla odečteny jeho body z celkového počtu dosažených trestných bodů, je úspěšné absolvování školení bezpečné jízdy v některém z akreditovaných středisek bezpečné jízdy (Tabulka 2).


Tabulka 2 Seznam akreditovaných středisek bezpečné jízdy

Město	Název akreditovaného střediska	Cena za školení (vč. DPH)
Brno	Polygon Brno	4 600 Kč
Ostrava	LIBROS OSTRAVA, spol. s.r.o.	4 600 Kč
Příbram	MAX CARS Plus s.r.o.	4 598 Kč
Jihlava	POLYGON Jihlava-Hosov	4 000 Kč
Sosnová	Autodrom Promotion s.r.o.	3 900 Kč
Most	POLYGON Most	3 890 Kč
Vysoké Mýto	Autodrom Vysoké Mýto	3890 Kč
Hradec Králové	S-Drive s.r.o.	3 890 Kč

Zdroj: (6), úprava autor

K odečtení celkem 3 bodů je ale nutné splnit zákonem č. 361/2000 Sb. stanovené podmínky (8):

- ke dni ukončení školení bezpečné jízdy v akreditovaném středisku nemít více jak 10 trestných bodů,
- nemít žádný jednorázový 7 bodový přestupek,
- ke dni ukončení školení bezpečné jízdy musí mít řidič platné řidičského oprávnění,
- podat písemnou žádost (Příloha B) o odečtení bodů na obecní úřad ORP dle trvalého bydliště, jehož přílohou je potvrzení (Obrázek 3) o řádně ukončeném školení bezpečné jízdy ve středisku bezpečné jízdy (nesmí být starší než 1 měsíc od podání žádosti).

Evidenční číslo žadatele	123456789		
Středisko bezpečné jízdy	S-Drive s.r.o., Hradec Králové		
Potvrzení o ukončeném školení bezpečné jízdy			
Pan/paní	Jan Vybodovaný	nar.	13.3.1993
bytem	Pechova 13, Praha 4		
ukončil/a dne	5.11.2018	školení bezpečné jízdy.	
V	Hradci Králové	dne	5.11.2018
			
Razítko a podpis provozovatele střediska bezpečné jízdy			

Obrázek 3 Potvrzení o ukončeném školení bezpečné jízdy

Zdroj: (16), úprava autor

Pokud řidič motorového vozidla splňuje všechny jmenované podmínky, obecní úřad ORP dle trvalého bydliště provede záznam o odečtení bodů v registru řidičů ke dni ukončení školení ve středisku bezpečné jízdy (nejpozději však do 3 pracovních dnů po podání žádosti). V případě nesplnění podmínek nárok na odečtení trestných bodů zaniká. Řidič motorového vozidla může využít způsob odečtení bodů absolvováním školení bezpečné jízdy pouze 1 za kalendářní rok. Autor tuto další alternativu ve způsobu odečítání bodů schvaluje, jelikož jde o dobrovolnou aktivitu a z toho důvodu je absolvování školení bezpečné jízdy čistě na uvážení každého bodovaného řidiče. Dalším pozitivem této alternativy je fakt, že současné ceny za školení jsou v porovnání s finančními náklady po pozbytí řidičského oprávnění daleko ekonomičtější.

2.6 Informace o bodovém stavu řidiče

V současné době (listopad 2018) není v České republice nijak legislativně ošetřeno, aby obecní úřady ORP měly povinnost poskytovat informace řidičům motorových vozidel o záznamech trestných bodů v registru řidičů. Řidičům nejsou oznamovány ani informace o odečtu bodů či aktuální výši bodového hodnocení. S tímto přístupem autor práce nesouhlasí, jelikož v zemích Evropské unie (např. Německo, Portugalsko apod.) je standardem, že je buď řidič průběžně informován o stavu bodového hodnocení nebo si lze bodový stav zjistit online. Ani tato druhá jmenovaná možnost není k listopadu 2018 v ČR zavedena. Tato současná problematika je z pohledu autora nepřijatelná. Z tohoto důvodu autor práce uvede návrhy změn, týkající se informování řidiče o stavu bodů v registru řidičů v návrhové kapitole 9.4.

Český řidič má možnost zjistit si aktuální stav svých trestných bodů pomocí:

- výpisu z bodového hodnocení řidiče,
- výpisu z evidenční karty řidiče.

2.6.1 Výpis z bodového hodnocení řidiče

Řidič motorového vozidla může získat výpis z bodového hodnocení řidiče v papírové podobě na kterémkoliv ze 7 316 kontaktních míst veřejné správy Czech POINT (ke dni 22.11.2018).

(17) Na pracovišti Czech POINT si řidič:

- podá žádost o vydání výpisu,
- předloží platný doklad totožnosti (občanský průkaz, cestovní pas, identifikační doklad cizince nebo průkaz o povolení pobytu cizince, případně řidičský průkaz),
- uvede rodné číslo, popř. i číslo řidičského průkazu,
- uhradí cenu za výpis.

Cena za výpis se může lišit v závislosti na navštíveném kontaktním místě Czech POINT. Výše cen je uvedena v tabulce (Tabulka 3). (6)

Tabulka 3 Cena za Výpis z bodového hodnocení řidiče

Pracoviště Czech POINT	Cena
Samosprávní úřady	první stránka max. 100 Kč, každá další max. 50 Kč.
Česká pošta	první stránka max. 100 Kč, každá další max. 50 Kč.
Hospodářská komora	první stránka 60 Kč, každá další 50 Kč
Notář	podle vlastního sazebníku
Datová schránka (online)	zdarma

Zdroj: (6), úprava autor

Výpis z bodového hodnocení řidiče (Příloha C) je poskytován z Centrálního registru řidičů vedeného Ministerstvem dopravy a pracovištěm Czech POINT je vyhotoven na počkání. Obsahem tohoto výpisu jsou chronologicky řazené záznamy trestných bodů, kterých se řidič ve svém životě dopustil. Ve výpisu jsou také uvedeny změny stavu bodového hodnocení při odečítání bodů a aktuální stav bodového konta. Výpis z bodového hodnocení slouží řidiči jen jako informativní podklad pro zjištění svého bodového stavu. (18) Pro styk s orgány veřejné moci je potřeba výpisu z evidenční karty řidiče.

2.6.2 Výpis z evidenční karty řidiče

Stav bodového hodnocení řidiče je také možné zjistit prostřednictvím výpisu z evidenční karty řidiče. Jedná se o druhou možnost, jak lze v České republice sledovat aktuální stav trestných bodů. Řidič motorového vozidla může o výpis z evidenční karty řidiče požádat na registru řidičů odboru dopravně správních agend obecního úřadu ORP dle trvalého bydliště. Pro vydání výpisu musí žadatel podat písemnou žádost o výpis z evidenční karty řidiče a předložit platný doklad totožnosti (občanský průkaz, cestovní pas). Na vydání výpisu z evidenční karty řidiče má daný úřad 30 dnů. Často se ale výpis vydá ihned (na počkání). (6) Obsahem tohoto dokumentu je kromě aktuálního bodového stavu řidiče i detailní popis všech dopravních přestupků a trestných činů, kterých se řidič motorových vozidel za celou svou „řidičskou kariéru“ dopustil. Nezáleží ani na tom, zda se jedná o bodovaný přestupek, či nikoliv. Zaznamenány jsou všechny přestupky včetně výše sankce, zákazu řízení motorových vozidel, názvu orgánu (např. Policie ČR) s datem ohlášení apod. (viz Obrázek 4). Jelikož se jedná o takto podrobný dokument, je často používán při komunikaci s úřady.

```
Seznam přestupků osoby JAN VYBODOVANÝ, nar. 13.3.1993 s pobytem na  
adrese PECHOVA 13, 140 00 PRAHA 4  
  
1. 1.9.2011, nahlásil Policie České republiky Praha, č.j.: ORXX-000001/PŘ-2011-  
000001, §125c /1f 1 361/2000 sb., §7/1c 361/2000 Sb.:  
Opatření Z rozhodnutí:  
Policie České republiky Praha rozhodl (č.j. ORXX-000001/PŘ-2011-000001) o opatření:  
Uložena bloková pokuta  
Sankce: pokuta 500Kč  
Rozhodnutí nabylo právní moci 1.9.2011.  
Eviduje: ORP Příbram, č.j. 000001/2011  
  
...  
...
```

Obrázek 4 Výpis z evidenční karty řidiče

Zdroj: (6), úprava autor

2.7 Vrácení řidičského oprávnění po vybodování

Řidiči motorového vozidla, kterému bylo v důsledku dosažení 12 bodů v bodovém hodnocení odňato řidičské oprávnění, smí o jeho navrácení požádat nejdříve po uplynutí 1 roku ode dne jeho pozbytí. Žádost se podává na obecním úřadě ORP dle trvalého bydliště a musí mít písemnou formu (vyplnění tiskopisu). Pro navrácení řidičského oprávnění je nutné, aby žadatel k žádosti přiložil:

- potvrzení o přezkoušení z odborné způsobilosti (lze získat v autoškole po splnění zkoušky),
- potvrzení o zdravotní způsobilosti (lze získat u praktického lékaře),
- doklad o výsledku dopravně psychologického vyšetření (lze získat u dopravního psychologa s akreditací od Ministerstva dopravy). (8)

Jakmile řidič motorového vozidla získá zpět své řidičské oprávnění, jsou mu odečteny všechny body a začíná znovu od nulového stavu.

Autor práce tento proces navrácení řidičského oprávnění schvaluje, jelikož by vybodovaný řidič neměl získat své řidičské oprávnění pouze na základě podání písemné žádosti. Dle jeho názoru je společensky korektní, že je po řidiči požadováno i přezkoušení v autoškole a zároveň podstoupení vyšetření u doktora a psychologa. Autor práce je přesvědčen, že dalším pozitivem tohoto komplikovaného procesu je nápravný efekt u samotného řidiče.

3 ANALÝZA VYBRANÝCH PŘESTUPKŮ V OBLASTI SILNIČNÍ DOPRAVY V ČESKÉ REPUBLICE

V této kapitole budou autorem práce analyzovány nejčastější dopravní přestupky proti pravidlům silničního provozu, za které jsou řidičům motorových vozidel udělovány trestné body. Nejčastějším bodovaným dopravním přestupkem v České republice je překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o méně než 20 km/h, ale více než 5 km/h. (19) V této práci se autor zaměří též na další bodované překračování rychlosti, a to jak v obci, tak i mimo obec. Důvodem je, že se jedná taktéž o velmi často evidované bodované jednání. (19) Navíc je nepřiměřená rychlost častou příčinou nejzávažnějších nehod.

Ministerstvo dopravy každoročně zveřejňuje statistiky nejčastějších přestupků a trestných činů, za které řidiči obdrželi trestné body. V tabulce (Tabulka 4) je uvedeno jednání týkající se jednotlivých překročení rychlostí, jejich pořadové číslo podle počtu jednání, trestné body a procentní podíl z celkového počtu bodovaných přestupků v České republice v roce 2017. (9)

Tabulka 4 Tabulka bodovaných přestupků v roce 2017 – překročení rychlosti

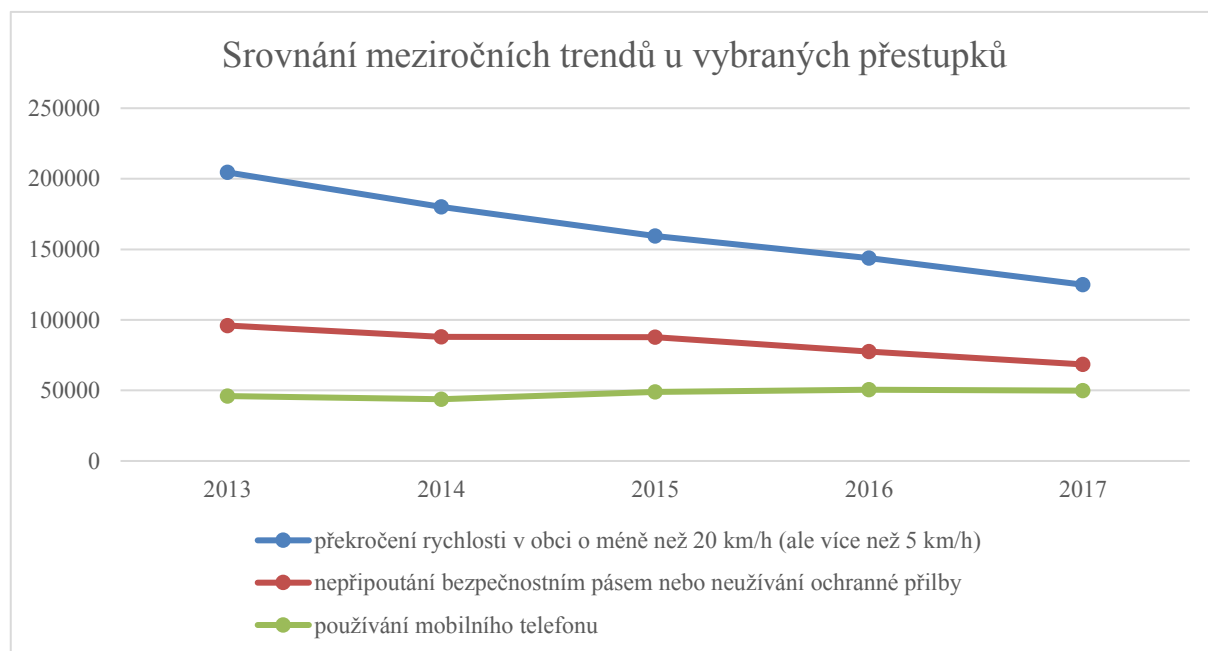
Pořadové číslo	Jednání řidiče	Body	Podíl (%)
1	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o méně než 20 km/h (ale více než 5 km/h)	2	32,88
4	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o 20 km/h a více	3	9,07
5	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec o méně než 30 km/h (ale více než 10 km/h)	2	8,53
7	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec o 30 km/h a více	3	2,50
Podíl jednání překročení rychlosti ze všech bodovaných přestupků			52,98

Zdroj: (19), úprava autor

Druhým nejčastějším bodovaným přestupkem, který bude v této práci analyzován, je porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užit ochrannou přilbu. Jeho procentní podíl z celkového počtu bodovaných přestupků v České republice za rok 2017 činí **18,01 %**. Třetí nejčastější, a zároveň poslední v této práci analyzovaný přestupek, je používání mobilního telefonu při řízení vozidla. Procentní podíl z celkového počtu bodovaných přestupků v ČR v roce 2017 je u tohoto přestupku **13,14 %**. (19)

Pokud se tedy řidič motorového vozidla nechce nechat zbytečně vybodovat, autor práce doporučuje vyvarovat se přestupkům jako je nedodržování předepsané rychlosti, nepoužívání bezpečnostních pásů/ochranné přilby a používání mobilního zařízení při řízení vozidla. Jedná se totiž o přestupky, které v součtu tvoří téměř **85 %** případů, za které jsou řidičům udělovány trestné body.

V grafu (Obrázek 5) je u vybraných dopravních přestupků autorem uveden meziroční vývoj počtu jednání ve sledovaném období (rok 2013 až 2017). Lze si povšimnout, že zatímco dopravní přestupky překročení rychlosti v obci o méně než 20 km/h a nepřipoutání bezpečnostním pásem nebo neužití ochranné přilby mají klesající tendenci, používání mobilního telefonu má mírně rostoucí trend. Tento fakt autor přisuzuje dnešní moderní době, kdy se používání mobilu stalo nedílnou součástí téměř každého člověka. Je alarmující, že i když řidiči vědí, že použití mobilu při řízení motorového vozidla může mít tragické následky, stále si tento „nešvar“ nedokáže mnoho řidičů odpustit.



Obrázek 5 Srovnání meziročních trendů u vybraných přestupků

Zdroj: (19), úprava autor

3.1 Popis dopravního přestupku překročení rychlosti v obci

Dle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů se řidič, který překračuje nejvyšší dovolené rychlosti stanovené tímto zákonem nebo dopravní značkou, dopouští přestupku. (8) Projíždí-li řidič obcí, musí jet rychlostí nejvýše 50 km/h. Pokud rychlost není upravena jinak např. dopravním značením. V případě že řidič projíždí přes území obce po silnici pro motorová vozidla nebo po dálnici, smí jet nejvýše 80 km/h (není-li upraveno jinak např. PIT). Při nedodržení těchto rychlostí hrozí řidiči nejen peněžité pokuty a trestné body, ale může mu být uložena i sankce v podobě zákazu činnosti.

3.1.1 Překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o méně než 20 km/h

Dopravní přestupek, kdy dojde k překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o méně než 20 km/h, ale více než 5 km/h, je dle statistik dlouhodobě nejčastějším bodovaným přestupkem v České republice. (19) Při jeho spáchání lze řidiči uložit pokutu příkazem na místě do 1 000 Kč nebo pokutu ve správním řízení v rozpětí 1 500–2 500 Kč. Zároveň jsou řidiči přičteny 2 trestné body do jeho bodového hodnocení. Za tento přestupek ale řidiči nehrozí zákaz řízení motorových vozidel. Tento přestupek je definován § 125c / 1f) 4. v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. (8)

3.1.2 Překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o 20 km/h a více

Řidič se tohoto přestupku dopouští v případě, kdy překračuje nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 20–39 km/h. Za jeho jednání mu může být příkazem na místě udělena pokuta ve výši až 2 500 Kč. Pokud přestupek postoupí do správního řízení, je možné řidiče sankcionovat pokutou 2 500–5 000 Kč. Do bodového hodnocení řidiče přibudou 3 body. Navíc, pokud se řidič stejného přestupku dopustí dvakrát a vícekrát během 12 po sobě jdoucích měsíců, lze mu uložit sankci v podobě zákazu činnosti od 1 do 6 měsíců. Definici přestupku řeší § 125c/1f) 3. zákona o silničním provozu. (8)

3.1.3 Překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o 40 km/h a více

Dopustí-li se řidič přestupku překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o 40 km/h a více, nelze toto jednání vyřešit příkazem na místě. Příklad totiž automaticky přechází k projednání ve správním řízení, kde se řidiči uloží pokuta v rozmezí od 5 000 do 10 000 Kč, udělí se zákaz řízení motorových vozidel v délce 6 až 12 měsíců, a navíc se přičte 5 bodů do bodového hodnocení řidiče. Tento závažný přestupek upravuje § 125c / 1f) 2. zákona o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. (8)

3.2 Popis dopravního přestupku překročení rychlosti mimo obec

Zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů je nejvyšší dovolená rychlost mimo obec stanovena na 90 km/h (pro autobusy a motorová vozidla o největší přípustné hmotnosti nepřevyšující 3 500 kg). Při jízdě po silnici pro motorová vozidla lze jet rychlostí maximálně 110 km/h a na dálnici až 130 km/h. Pro řidiče jiného motorového vozidla (např. nákladní automobil, jehož největší přípustná hmotnost přesahuje 12 000 kg) platí při jízdě mimo obec rychlostní limit 80 km/h. (8) Definice přestupků, výše pokuty ve správním řízení/příkazem na místě a lhůty zákazu řízení motorových vozidel jsou nastaveny v § 125c téhož zákona.

3.2.1 Překročení nejvyšší dovolené rychlosti mimo obec o méně než 30 km/h

Tohoto bodovaného přestupku se řidič motorového vozidla dopouští tehdy, pokud při jízdě mimo obec překročí nejvyšší dovolenou rychlost o více než 10 km/h a méně než 30 km/h. Za jeho jednání ho může příslušník Policie ČR sankcionovat až 1 000 Kč na místě. Postoupí-li přestupek do správního řízení, hrozí řidiči pokuta od 1 500 Kč do 2 500 Kč. (8) Tento přestupek je ohodnocen 2 body a nelze za něj dostat zákaz činnosti.

3.2.2 Překročení nejvyšší dovolené rychlosti mimo obec o 30 km/h a více

V případě, že řidič svou jízdou překročil rychlost mimo obec o 30 až 49 km/h, mu lze udělit peněžitý postih do 2 500 Kč příkazem na místě, 2 500–5 000 Kč ve správním řízení, 3 trestné body a zákaz řízení motorových vozidel od 1 do 6 měsíců, jestliže byl přestupek spáchán podruhé (vícenásobně) za období 12 kalendářních měsíců následujících po sobě. (8)

3.2.3 Překročení nejvyšší dovolené rychlosti mimo obec o 50 km/h a více

Za dopravní přestupek podle § 125c / 1f) 2. zákona o silničním provozu (8), kterým je překročení nejvyšší dovolené rychlosti mimo obec o 50 km/h a více je řidiči udělen zákaz činnosti řízení motorových vozidel v rozsahu od 6 měsíců do 1 roku. Navíc dostane peněžitou pokutu od 5 000–10 000 Kč ve správním řízení (nelze příkazem na místě) a 5 trestných bodů v rámci bodového systému.

3.3 Souhrnný komentář k překročení rychlosti v/mimo obec

V této kapitole 3.3 je autorem práce uveden souhrnný komentář, který se vztahuje k dopravním přestupkům překročení rychlosti jak v obci, tak mimo obec (kapitola 3.1 včetně příslušných podkapitol a kapitola 3.2 včetně příslušných podkapitol).

S ohledem na vysokou četnost bodovaných přestupků týkající se překročení dovolené rychlosti v obci i mimo obec a současně při zohlednění negativních následků dopravních nehod, jejichž příčinou je právě nepřiměřená rychlost, autor práce uvede v kapitole 10.1 návrhy vedoucí ke zpřísnění sankcí za tyto přestupky. Jednou z možností, jak docílit požadovaného zpřísnění je navýšení bodového ohodnocení přestupků v rámci bodového systému. Další vhodnou úpravou je dle autora práce použití způsobu sankcionování těchto přestupků jako v Německu. V této zemi nejsou pokuty za překročení rychlosti definovány „do částky“, ale jednoznačně konkrétní přímou částkou. (9) Tento způsob je dle autora vhodný zejména pro udělování pokut příkazem na místě. Po vzoru Německa lze také přistoupit k postihům v rámci intervalů překročení rychlosti.

3.4 Nepřipoutání bezpečnostním pásem nebo neužití ochranné přilby

V České republice je zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (8) nařízeno používat bezpečnostní pásy při jízdě ve vozidle (pokud jimi vozidlo disponuje) a při jízdě na mopedu nebo na motocyklu užít ochrannou přilbu. Toto nařízení platí nejen pro řidiče, ale i pro přepravované osoby. Porušením povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu se řidič vystavuje přestupku, za který mu hrozí 3 trestné body, peněžitá pokuta příkazem na místě do výše 2 000 Kč a v případě postoupení přestupku do správního řízení udělení sankce v rozmezí 1 500–2 500 Kč.

I když se jedná o druhý nejčastější bodovaný přestupek v ČR, autor shledává příznivým jeho každoroční vývoj – pokles (viz Obrázek 5, kapitola 3). Tento fakt autor práce přisuzuje tomu, že si lidé čím dál více uvědomují, že použití bezpečnostních pásů/ochranné přilby je podstatným faktorem, který může vést ke zmírnění následků při dopravní nehodě. Zároveň díky použití signalizačních zařízení, které ve vozidlech upozorňují posádku buď akustickým nebo vizuálním způsobem na nezapnutý bezpečnostní pás, se užití bezpečnostních pásů stává pro většinu lidí samozřejmostí.

Autor u tohoto typu přestupku nezvažuje jeho zpřísnění. Naopak. V návrhové kapitole 10.2 bude autorem uveden návrh na snížení sankcí pro tento druh dopravních přestupků. Dle názoru autora si totiž každý dospělý člověk zodpovídá za svůj život sám a je jen na jeho rozhodnutí, zda bezpečnostní pás použije či nikoliv. V případě dopravní nehody pak ohrožuje zejména své zdraví (svůj život).

3.5 Používání mobilního telefonu při řízení vozidla

I přes zákaz používání mobilních telefonů při řízení vozidla, který v České republice platí od roku 2002, se dle statistik Ministerstva dopravy z roku 2017 nachází tento přestupek na třetím místě, co do nejčastěji bodovaných přestupků v ČR. (19) To je dle názoru autora práce nepřijatelné, jelikož řidiči nevěnující se plně řízení vozidla ohrožují nejen sebe, ale i ostatní účastníky silničního provozu. V tabulce (Tabulka 5) je autorem uveden výpočet ujeté dráhy, kterou řidič vozidla ujede rovnoměrnou rychlostí při nevěnování se plně řízení vzhledem k různě dlouhým činnostem. Výpočet byl proveden podle vzorce (1).

$$s = \frac{v \cdot t}{3,6} \quad [m] \quad (1)$$

Kde:

- s ujetá dráha [m]
v rychlost vozidla [km/h]
t čas [s]
3,6 převodová konstanta [–]

Pro výpočet je do vzorce (1) dosazeno za v např. 50 km/h (nejvyšší dovolená rychlost v obci), a za t např. 1 sekunda, kterou zabere pohled na displej mobilního telefonu. Výsledkem je ujetá dráha v délce cca 14 metrů (viz Tabulka 5).

Pokud se do vzorce (1) dosadí za v např. 130 km/h (nejvyšší dovolená rychlost na dálnici), a za t např. 6 sekund, které dle odhadu autora zabere psaní SMS zprávy. Výsledkem bude ujetá dráha v délce cca 217 metrů (viz Tabulka 5).

Tabulka 5 Tabulka ujeté vzdálenosti při nevěnování se plně řízení vozidla

		Rychlost vozidla (km/hod)			
		50	90	110	130
Činnost (s)	1	13,9	25	30,6	36,1
	2	27,8	50	61,1	72,2
	3	41,7	75	91,7	108,3
	4	55,6	100	122,2	144,4
	5	69,4	125	152,8	180,6
	6	83,3	150	183,3	216,7
	7	97,2	175	213,9	252,8
	8	111,1	200	244,4	288,9
	9	125,0	225	275,0	325,0
	10	138,9	250	305,6	361,1

Zdroj: autor

Autor práce je k problematice používání mobilních telefonů při řízení vozidla velice striktní. Jejich používáním při řízení vozidla se zvyšuje nepozornost řidiče a ten se tak stává nebezpečným pro své okolí. Následkem tohoto jednání jsou i tragické nehody (viz dopravní nehoda dívek na Mostecku dne 6.7.2017). Ke zvýšení povědomí o fatálních následcích tohoto přestupku také poukazují různé preventivní kampaně (např. Nepozornost zabíjí!).

Autor práce proto uvede zpřísňující návrh na změnu v sankcích za tento přestupek v návrhové kapitole 10.3. Současné sankce, které může řidič vozidla obdržet jsou přičtení 2 trestných bodů do bodového hodnocení řidiče, peněžitá pokuta příkazem na místě do 1 000 Kč a v případě projednání přestupku ve správním řízení hrozí viníkovi pokuta v rozmezí 1 500 Kč až 2 500 Kč.

(8)

4 ANALÝZA BODOVÉHO SYSTÉMU V NĚMECKU

Německo je historicky nejstarší zemí v Evropské unii, ve které je zaveden bodový systém. Bodové hodnocení řidičů je zde provozováno již od května roku 1974. Samotný systém byl v průběhu svého vývoje několikrát inovován. Například novelou bodového systému z roku 1999 se stanovila 18 bodová hranice pro odejmutí řidičského oprávnění. Díky této změně byly nastaveny jasnější a přísnější kroky k postihování neukázněných řidičů. Novela také obsahovala možnost odečítání trestných bodů, díky které si mohli řidiči vylepšit své bodové hodnocení. (20) Tato možnost odečítání bodů platí dodnes. Významný vliv na současnou podobu bodového systému měla novela ze dne 1. května 2014, která uvedla změny nejen v samotném bodovém systému, ale i změny v sazebníku pokut za přestupky v silničním provozu. (21) Důležitost této reformy spočívala v zjednodušení a zpřísnění předchozího systému a ve zvýšení BESIP. Analýza bodového hodnocení řidičů v Německu byla autorem práce provedena v prosinci 2018.

4.1 Právní úprava bodového systému v Německu

Právní základ definující bodový systém v Německu je nastaven Zákonem o silničním provozu Straßenverkehrsgesetz (StVG). (22) V tomto zákoně je definován princip udělování trestných bodů za dopravní přestupky a trestné činy, sankce v podobě zákazu řízení motorových vozidel, podmínky pro odnětí řidičského oprávnění, princip odečítání bodů v bodovém hodnocení řidiče, promlčecí lhůty pro odstranění záznamu z registru řidičů, informování řidiče o bodovém stavu apod.

Další právní úpravou, týkající se problematiky bodového systému v Německu, je Nařízení o řidičských oprávněních Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV). (23) Toto Nařízení se zabývá například problematikou odnětí (vrácení) řidičského oprávnění při vybodování, absolvování výcvikových seminářů, dopravně psychologických vyšetření, lékařsko-psychologických vyšetření, registru řidičů (Fahreignungsregister), apod.

Souhrnné informace ohledně dopravních přestupků a trestných činů v silniční dopravě včetně definice jednání, výše pokut, trestných bodů a zákazů jízd jsou uvedeny v katalogu bodů a pokut v tzv. Bußgeldkatalog. (24) Tento katalog je vydáván Federálním úřadem pro motorovou dopravu Kraftfahrt-Bundesamt (KBA), uplatňuje se v celostátním měřítku a má zajistit jednotné potrestání stejných přestupků.

4.2 Princip bodového systému

Centrální registr FAER (das Fahreignungsregister) a Federální úřad pro motorovou dopravu Kraftfahrt-Bundesamt (KBA), jehož sídlo se nachází v německém městě Flensburg, zaznamenává body řidičům a spravuje celou agendu bodového systému. (20) Záznamy trestných bodů se provádějí na základě hlášení od německé policie nebo od soudů. Centrální registr FAER obsahuje informace o dopravních přestupcích a trestných činech řidiče, o udělených trestných bodech, o zákazech činnosti apod. Avšak ne každé porušení vede k záznamu do Centrálního registru FAER. Musí se jednat o takový dopravní přestupek nebo trestný čin, který má vliv na bezpečnost silničního provozu. (24) Čistě pro lepší pochopení lze uvést, že Centrální registr FAER má podobnou funkci jako Centrální registr řidičů v ČR, ve kterém je každému řidiči vedena evidenční karta řidiče.

Do Centrálního registru FAER se zapisují trestné body těm řidičům, kteří se dopustili:

- dopravních přestupků uvedených v Příloze 13 Nařízení o řidičských oprávněních (FeV), za které jim je udělena peněžité pokuta ve výši nejméně 60 EUR nebo zákaz řízení motorových vozidel (např. používání mobilního telefonu při řízení),
- trestných činů uvedených taktéž v Příloze 13 Nařízení o řidičských oprávněních (FeV) (např. řízení pod vlivem alkoholu). (25)

Uvedená jednání mají charakter ohrožující bezpečnost na silnicích a při jejich spáchání jsou řidičům připsány trestné body do bodového systému.

4.3 Současná podoba bodového systému

Od 1. května 2014 je v Německu provozován nový bodový systém. V rámci této bodové reformy došlo i k výraznému navýšení pokut za dopravní přestupky a trestné činy. Aktuálně (rok 2018) jsou tak řidičům trestné body přičítány jen za dopravní přestupky ohrožující BESIP a za trestné činy spáchané při řízení. (25) Pro ostatní dopravní přestupky, které nejsou bodově ohodnoceny, platí sankce v podobě peněžité pokuty (např. vjezd do ekologické zóny bez platné ekologické plakety).

4.3.1 Bodové hodnocení dopravních přestupků a trestných činů

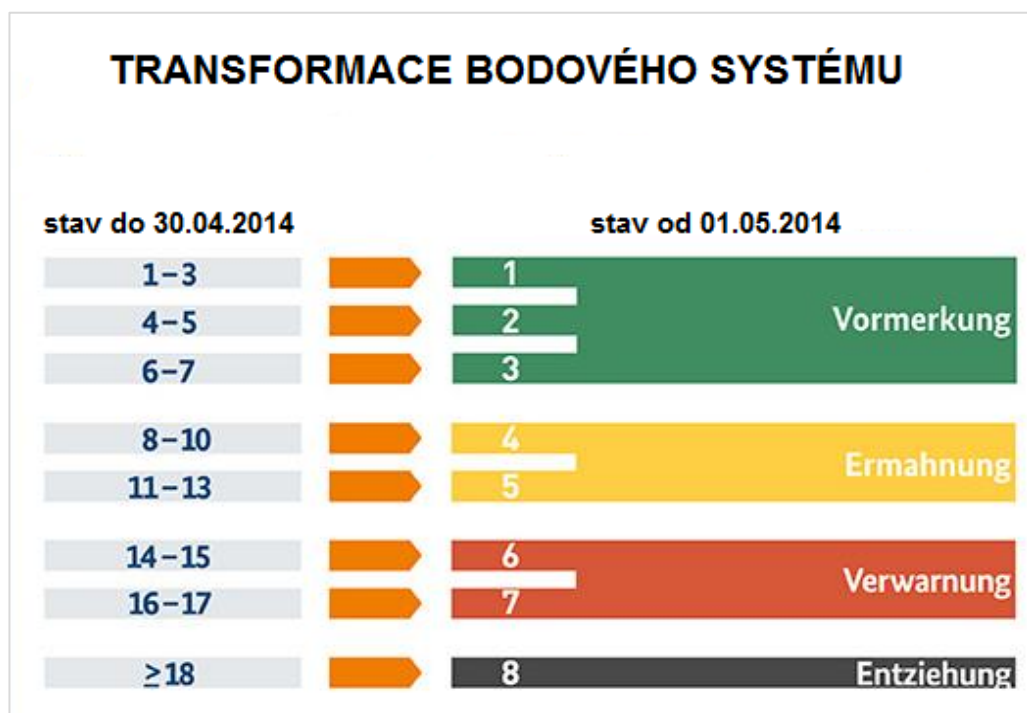
Distribuce trestných bodů za porušení dopravních předpisů závisí na závažnosti daného jednání:

- v případě závažných dopravních přestupků se udělí 1 trestný bod (např. používání mobilního telefonu za volantem, překročení nejvyšší dovolené rychlosti, nezajištěný náklad, předjíždění na zákazu apod.),

- pokud se jedná o velmi závažný dopravní přestupek se zákazem řízení nebo trestný čin udělí se 2 trestné body (např. porušení světelného signálu „STÜJ“ trvajících nejmeně 1 sekundu, překročení nejvyšší dovolené rychlosti, otáčení, couvání nebo jízda v protisměru přímo na dálnici apod.),
- spáchání závažného trestného činu s odnětím řidičského průkazu se posuzuje 3 trestnými body (např. řízení pod vlivem alkoholu nebo omamných a psychotropních látek, zabití z nedbalosti, neposkytnutí pomoci při dopravní nehodě apod.). (25)

4.3.2 Struktura systému bodového hodnocení řidičů

Následkem již zmiňované novely z roku 2014 došlo k zásadním změnám v systému hodnocení řidičů trestnými body. Zásadní změnou je přechod z předcházející 18 bodové hranice pro odnětí řidičského oprávnění na 8 bodový systém viz Obrázek 6. Nově se po dosažení 8 trestných bodů německý řidič vyboduje a tím ztratí na dobu nejmeně 6 měsíců odbornou způsobilost k řízení motorových vozidel (neboli přijde o řidičské oprávnění). (25) Pokud se vyboduje cizinec, je mu udělen zákaz řízení na území Německa.



Obrázek 6 Transformace bodového systému v Německu

Zdroj: (26), úprava autor

Na obrázku (Obrázek 6) si lze také povšimnout, že je bodový systém rozdělen do příslušných úrovní (barevná pole) podle bodového rozsahu. Každá úroveň je doprovázena různými stupni opatření.

Vormerkung (záznam, rezervace)

Stav 1 až 3 bodů má za následek záznam do bodového hodnocení řidiče ve Flensburgu. Tento „Záznam“ ještě nepředstavuje opatření ve smyslu bodového systému. Řidič je pouze informován o tom, že při navýšení svého bodového stavu bude zařazen do příslušné úrovně bodového systému s odpovídajícím opatřením. (27) Jedná se pouze o varovný signál, který by řidiči měli zvážit a pozitivně změnit své chování.

Ermahnung (napomenutí, upozornění)

Řidič, jehož bodový stav odpovídá 4 nebo 5 bodům, obdrží písemné napomenutí k zaplacení poplatků a doporučení k dobrovolné účasti na semináři Fahreignungsseminar (cena cca 450 EUR). Tento seminář (též FES-seminář) lze přirovnat ke školení bezpečné jízdy v ČR, kterým lze odečíst trestné body z bodového hodnocení řidiče. Tu samou možnost mají i němečtí řidiči v Německu, ale absolvování FES-semináře je možné pouze při stavu bodů v rozsahu 1 až 5. Při vyšším bodovém stavu již nelze bod odečíst. Využit FES-seminář lze pouze jednou za 5 let a po jeho úspěšném absolvování se odečte 1 trestný bod. (24) Tento německý způsob je oproti českému způsobu odečítání bodů prostřednictvím školení bezpečné jízdy mnohonásobně přísnější.

Verwarnung (výstraha, varování)

V případě 6 nebo 7 bodů v bodovém systému, obdrží řidič opět písemné varování k zaplacení poplatků. U bodového systému před novelou v roce 2014 zde existovalo opatření ve formě nařízené (povinné) účasti na semináři o bezpečnosti silničního provozu. Současně (rok 2018) je při 6 nebo 7 bodech pouze doporučena účast na FES-semináři, ale jeho absolvováním již nevzniká nárok na odpočet bodů. (24) V této situaci musí řidič striktně dodržovat pravidla silničního provozu a být velice trpělivý. Jedinou možností, jak snížit počet svých bodů je uplynutí promlčecích lhůt příslušných dopravních přestupků nebo trestných činů. Tento proces je ale velice zdlouhavý (v řádu několika let).

Entziehung der Fahrerlaubnis (odnětí řidičského oprávnění)

Stejně jako u předcházejícího bodového systému, tak i u aktuálního (rok 2018), je posledním opatřením v rámci bodového hodnocení řidiče odnětí řidičského oprávnění. (27) K tomuto kroku dochází po dosažení 8 trestných bodů. Řidič, který se vybuduje se stává nezpůsobilým pro řízení motorových vozidel. Navrácení řidičského oprávnění je možné až po uplynutí nejméně 6 měsíční lhůty stanovené zákonem StVG (22) a na základě předložení pozitivní lékařsko-psychologické zprávy.

Autor shledává tato opatření v bodovém systému pozitivní. I když je samotný systém velmi přísný, je dle autora práce k řidičům spravedlivý. Řidiči lze totiž jeho řidičské oprávnění odejmout pouze v případě, že byla přijata opatření obou předběžných fází bodového systému (Ermahnung a Verwarnung). Z toho důvodu je řidič v průběhu sbírání trestných bodů několikrát informován o svém bodovém stavu a konfrontován s důsledky bodového systému. Na tato upozornění může řidič reagovat změnou svého chování (dodržování dopravních předpisů, absolvování seminářů apod.) a tím předejít hrozbě v podobě odnětí řidičského oprávnění. Tento způsob průběžného varování řidičů o bodovém stavu zatím v České republice neexistuje. Pokud se tedy neuvažuje zjištění bodového stavu z vlastní iniciativy.

4.3.3 Promlčecí lhůty dopravních přestupků a trestných činů

Trestné body nezůstávají v bodovém systému navždy. V Německu totiž existují promlčecí lhůty dopravních přestupků a trestných činů, po jejichž uplynutí dojde ke snížení bodového hodnocení řidiče. Délka promlčecích lhůt závisí na závažnosti příslušného dopravního přestupku nebo trestného činu. Konkrétně jsou promlčecí lhůty v 2½, 5, nebo 10leté délce. (25) Pokud se jedná o závažný dopravní přestupek s 1 bodovým hodnocením, promlčecí lhůta tohoto jednání je 2½ let (30 měsíců). V případě 2 bodového trestného činu nebo závažného dopravního přestupku se zákazem řízení je promlčecí lhůta 5 let. A za závažné trestné činy s odnětím řidičského průkazu, které jsou ohodnoceny 3 trestnými body, je promlčecí lhůta 10 let.

Záznamy týkající se bodovaných dopravních přestupků nebo trestných činů jsou z Centrálního registru FAER kompletně vymazány až po uplynutí pevně stanovených promlčecích lhůt plus dodatečného jednoletého období. (25) Účelem tohoto jednoletého období je uchování informací o bodových záznamech pouze pro soukromé potřeby řidičů (popř. pověřených právníků) v případě nesrovnalostí.

V České republice lze také odečíst trestné body na základě plynutí času, ale s tím rozdílem, že lhůty pro odpočet bodů jsou mnohem kratší a trestné body zde nejsou odečítány na základě závažnosti (kategorizace) dopravních přestupků a trestných činů. I tento fakt je jedním z důvodů, proč je český bodový systém k řidičům více benevolentní.

4.3.4 Informace o bodovém stavu řidiče

Každý německý řidič má právo na bezplatnou informaci ohledně stavu svých bodů. V Německu existuje několik možností, jak lze získat výpis z bodového hodnocení řidiče z Centrálního registru FAER. Z důvodů ochrany osobních údajů (GDPR) je ale třeba dodržovat určité formality. V případě podání žádosti poštou je nutné, aby měla tato žádost písemnou podobu

(vyplnění tiskopisu viz Příloha D) a byla přiložena kopie platného dokladu totožnosti. Žádost nelze vyřídit faxem nebo po telefonu. Pokud řidič vlastní nový občanský průkaz s funkcí online ID, lze žádost odeslat i online (prostřednictvím čtečky karet a příslušného softwaru instalovaného v počítači). Na základě online žádosti mu jsou poskytnuty bezplatné informace z Centrálního registru FAER o údajích vedených na jeho osobu. Další možností, jak lze zjistit informace o svém bodovém stavu je přímo na kontaktním místě KBA ve Flensburgu. Pro poskytnutí informací je nutné předložit platný občanský průkaz nebo cestovní pas. (25) Poslední možností, jak je řidič informován je prostřednictvím „Upozornění“ („Varování“) při změně bodového stavu (viz podkapitola 4.3.2).

Z uvedených možností lze pozorovat, že Německo má v porovnání s Českou republikou daleko lépe zavedený způsob informování řidičů o jejich bodovém stavu. Pokud si v České republice z vlastního zájmu řidič nezjistí své bodové konto, je informován až při vybodování s následným odnětím řidičského oprávnění (pozn. stav bodového systému k listopadu 2018). Z hlediska autora práce tato skutečnost český bodový systém velmi degraduje. V návrhové kapitole 9.4 proto autor uvede návrhy na změny v informování řidičů v České republice o jejich bodovém stavu s využitím analýzy Německa.

5 ANALÝZA VYBRANÝCH PŘESTUPKŮ V OBLASTI SILNIČNÍ DOPRAVY V NĚMECKU

V této kapitole budou analyzovány vybrané dopravní přestupky včetně uvedení výše peněžitých pokut, trestných bodů a případně sankcí v podobě zákazu řízení motorových vozidel. Tato analýza bude podkladem pro závěrečnou komparaci v kapitole 8.2 týkající se porovnání dopravních přestupků a sankcí v České republice a ve vybraných zemích Evropské unie (Německo, Rakousko).

5.1 Překročení rychlosti v obci

V Německu platí pravidla silničního provozu Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), která definují nejvyšší dovolenou rychlost v obci na 50 km/h pro všechna motorová vozidla. (28) Výše sankcí (peněžitých pokut, trestných bodů apod.) týkající se problematiky překročení rychlosti jsou nastaveny v zákoně o silničním provozu Straßenverkehrsgesetz (StVG) (22) a v katalogu bodů a pokut Bußgeldkatalog. (24) Přehled sankcí je autorem práce uveden v tabulce (Tabulka 6).

Tabulka 6 Sankce za překročení rychlosti v obci v Německu

Překročení rychlosti v obci o:	Pokuta	Trestné body	Zákaz řízení motorových vozidel
do 10 km/h	15 €	–	–
11–15 km/h	25 €	–	–
16–20 km/h	35 €	–	–
21–25 km/h	80 €	1	–
26–30 km/h	100 €	1	1 měsíc (pokud 2krát během 1 roku)
31–40 km/h	160 €	2	1 měsíc
41–50 km/h	200 €	2	1 měsíc
51–60 km/h	280 €	2	2 měsíce
61–70 km/h	480 €	2	3 měsíce
nad 70 km/h	680 €	2	3 měsíce

Zdroj: (24), úprava autor

5.2 Překročení rychlosti mimo obec

Dle pravidel silničního provozu Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) (28) lze mimo hranice obce jet v osobním automobilu s největší přípustnou hmotností do 3,5 tuny maximální rychlostí 100 km/h. Na dálnicích a směrově rozdělených komunikacích platí doporučená rychlost 130 km/h. Nejvyšší dovolená rychlost na silnicích pro motorová vozidla závisí na tom, zda je provoz na komunikaci směrově oddělen. Pokud ano, na takové silnici pro motorová vozidla lze jet doporučenou rychlostí 130 km/h, pokud nikoliv, platí zde rychlostní omezení 100 km/h. Všechna rychlostní omezení ale mohou být upravena místní úpravou dopravního značení. Přehled sankcí při nedodržení předepsaných rychlostí mimo obec je autorem uveden v tabulce (Tabulka 7).

Tabulka 7 Sankce za překročení rychlosti mimo obec v Německu

Překročení rychlosti mimo obec o:	Pokuta	Trestné body	Zákaz řízení motorových vozidel
do 10 km/h	10 €	–	–
11–15 km/h	20 €	–	–
16–20 km/h	30 €	–	–
21–25 km/h	70 €	1	–
26–30 km/h	80 €	1	1 měsíc (pokud 2krát během 1 roku)
31–40 km/h	120 €	1	1 měsíc (pokud 2krát během 1 roku)
41–50 km/h	160 €	2	1 měsíc
51–60 km/h	240 €	2	1 měsíc
61–70 km/h	440 €	2	2 měsíce
nad 70 km/h	600 €	2	3 měsíce

Zdroj: (24), úprava autor

Z obou tabulek (Tabulka 6, Tabulka 7) lze pozorovat, že v Německu je zaveden systém pokutování přestupků nepřiměřené rychlosti přímými konkrétními sazbami, nikoliv jako v České republice pomocí pásem pokut „od“ „do“. Z pohledu autora práce je německý způsob spravedlivější, jelikož je peněžitá pokuta stanovena jednoznačně, a díky tomu jsou eliminovány snahy řidičů smlouvat o její výši.

5.3 Nepřipoutání bezpečnostním pásem nebo neužití ochranné přilby

V Německu stejně jako v České republice platí pro řidiče motorového vozidla i přepravované osoby povinnost být za jízdy připoután bezpečnostním pásem (pokud je jimi vozidlo vybaveno). Porušení této povinnosti sice není ohodnoceno žádným trestným bodem, ale peněžitá pokuta je zde stanovena ve výši 30 EUR. (24)

Pro jízdu na mopedu nebo motocyklu Pravidla silničního provozu Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) (28) stanovují povinnost užít při jízdě vhodnou ochranou přilbu. Toto nařízení platí jak pro řidiče, tak jeho spolujezdce. Za tento dopravní přestupek se uděluje peněžitá pokuta ve výši 15 EUR a stejně jako u bezpečnostních pásů nehrozí trestný bod. (24)

Autora práce zaujalo, že po přepočtu výše pokut u obou těchto dopravních přestupků na české koruny (pozn. k 7.12.2018 kurz 1 EUR = 25,85 CZK) (29), což znamená:

- u bezpečnostních pásů pokutu cca 776 Kč,
- u ochranné přilby pokutu cca 388 Kč,

vychází sankce v České republice za stejné přestupky mnohem vyšší. Jak přestupek nepřipoutání bezpečnostním pásem, tak neužití ochranné přilby je v ČR pokutován příkazem na místě 2 000 Kč a 3 trestnými body. V případě správního řízení pak řidiči hrozí peněžitá pokuta od 1 500 – 2 500 Kč. V těchto případech by bylo možné uvažovat o zmírnění sankcí. V návrhové kapitole 10.2 autor uvede návrh na snížení sankcí pro tento druh deliktů.

5.4 Používání mobilního telefonu při řízení vozidla

Ode dne 19.10.2017 v Německu platí nové, přísnější sazby pokut pro tento typ dopravního přestupku. Telefonování nebo jakákoliv manipulace s jiným komunikačním zařízením (např. tablet, notebook) při řízení vozidla je v Německu zakázána. Řidič může telefonovat za jízdy pouze s využitím handsfree. Před touto změnou v sankcích řidiči hrozila pokuta 60 EUR. Aktuálně (rok 2018) ale platí sankce uvedené v tabulce (Tabulka 8). (24)

Tabulka 8 Sankce za použití mobilního telefonu při řízení vozidla v Německu

Jednání	Pokuta	Trestné body	Zákaz řízení motorových vozidel
Použití telefonu při řízení	100 €	1	–
s nebezpečím	150 €	2	1 měsíc
s majetkovými škodami	200 €	2	1 měsíc

Zdroj: (24), úprava autor

6 ANALÝZA ZÁZNAMOVÉHO SYSTÉMU V RAKOUSKU

V Rakousku je oproti ostatním státům Evropské unie nastaven zcela specifický systém tzv. „Vormerksystem“. Jde o záznamový systém, který se používá pouze při závažných dopravních přestupcích. Eviduje pouze delikty, nikoliv trestné body. Těchto deliktů existuje celkem 13 a jsou definovány v zákoně o řidičských průkazech (FSG – Führerscheingesetz), ve znění pozdějších předpisů. (30) Záznamový systém je provozován na principu tzv. „tříkrát a dost“. To znamená, že při prvním vážném dopravním přestupku bude řidiči dána kromě peněžní pokuty i výstraha. Při druhém provinění musí jít na nařízené doškolení, které si hradí sám a při třetím přijde na dobu nejméně 3 měsíců o řidičský průkaz.

V Rakousku vstoupil tento záznamový systém v platnost od 1. července 2005, jakožto efektivní a důsledný nástroj proti bezohledným a nepřizpůsobivým řidičům, kteří nerespektují dopravní předpisy a ohrožují nejen sebe, ale zejména zdraví a životy ostatních účastníků silničního provozu. (31) Analýza záznamového systému v Rakousku byla autorem provedena v únoru 2019.

6.1 Právní úprava záznamového systému v Rakousku

Hlavním právním základem, který definuje záznamový systém (Vormerksystem) v Rakousku je zákon o řidičských průkazech (FSG – Führerscheingesetz), ve znění pozdějších předpisů. (30) Záznamového systému se týkají zejména paragrafy 30a a 30b, které dále upravují tuto problematiku. Jsou v nich například uvedeny delikty zařazené do záznamového systému, dále jednotlivé důsledky za porušení těchto deliktů, účast na rekvalifikačních kurzech, školeních a přednáškách, jakožto kárná opatření apod.

Požadavky na rozsah, náplň, časovou náročnost rekvalifikačních kurzů a školení včetně jejich klasifikace jsou podrobně uvedeny v prováděcí vyhlášce zákona o řidičských průkazech (FSG-NV – Nachschulungsverordnung), ve znění pozdějších předpisů. (32)

Mezi další právní úpravy, týkající se oblasti záznamového systému v Rakousku patří zákon o silničním provozu (StVO – Straßenverkehrsordnung), ve znění pozdějších předpisů (33) a zákon pro motorová vozidla (KFG – Kraftfahrgesetz), ve znění pozdějších předpisů. (34) Oba zákony mimo jiné detailně definují delikty, které spadají do záznamového systému a za jejichž porušení dojde k provedení záznamu do centrálního registru řidičských oprávnění. Zároveň definují tresty (pokuty aj.) za dopravní přestupky a trestné činy. Centrální registr řidičských oprávnění je vedený Spolkovým ministerstvem dopravy, inovací a technologie (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie). (35)

6.2 Princip záznamového systému (Vormerksystem)

Každý, kdo poruší dopravní předpisy v Rakousku, musí očekávat trest. Většina přestupků, které nejsou závažné – nejsou trestným činem (špatné parkování, telefonování za jízdy apod.), jsou sankcionovány peněžní pokutou (ať už na místě, nebo v přestupkovém řízení). Je-li delikt označen za závažný čin, je zahájeno správní řízení a je-li to nezbytné i řízení o odnětí řidičského oprávnění. (36) Navíc od 1.7.2005 vstoupil v platnost záznamový systém (Vormerksystem), který definuje 13 závažných deliktů zaznamenatelných do centrálního registru řidičských oprávnění. Porušení těchto deliktů má za následek záznam v tomto registru. Při celkovém počtu 3 záznamů dojde k odnětí řidičského oprávnění, a to nejméně na 3 měsíce. (37)

6.2.1 Delikty v rámci záznamového systému (Vormerksystem)

V rámci záznamového systému (Vormerksystem) existuje 13 závažných deliktů, které jsou v každém případě zaneseny do centrálního registru řidičských oprávnění. Kromě provedeného záznamu do registru musí řidič zaplatit i peněžitou pokutu.

Jmenovitě se jedná o tyto delikty:

1. řízení nebo provoz vozidla s hladinou alkoholu v krvi od 0,5 ‰,
2. řízení nebo provoz vozidel kategorie „C“ nebo „D“ s hladinou alkoholu v krvi od 0,1 ‰,
3. ohrožení chodce na přechodu pro chodce,
4. nedbání příkazové značky „Stůj, dej přednost v jízdě“,
5. nedbání signálu s červeným světlem „Stůj!“ na semaforu,
6. jízda v odstavném pruhu určeném pro havarijní vozidla (záchranné služby, hasičů, policie) a tím omezení těchto nasazených vozidel,
7. nedbání zákazu vjezdu nákladních vozidel s nebezpečným nákladem do tunelu,
8. porušení omezení týkajících se nákladních vozidel přepravujících nebezpečné věci v dálničních tunelech,
9. nedbání červeného výstražného světla na železničních přejezdech a objíždění již stažených závor,
10. řízení motorového vozidla, jehož technický stav představuje nebezpečí pro bezpečnost silničního provozu,
11. řízení motorového vozidla, jehož nedostatečně zajištěný náklad představuje nebezpečí pro bezpečnost silničního provozu,
12. porušení povinnosti přepravovat děti v dětských zádržných systémech,
13. nedodržení bezpečné vzdálenosti mezi vozidly. (38)

Jak si lze ze seznamu zaznamenatelných deliktů povšimnout, jedná se o delikty, které zásadně ovlivňují bezpečnost silničního provozu. V uvedeném seznamu se ale nenachází žádné delikty související s překročením rychlosti. Autor této práce je toho názoru, že právě překročení rychlosti se řadí k velmi častým a nebezpečným deliktům, a právě proto by se měl v tomto seznamu nacházet. Možným východiskem by mohlo být zařazení pouze výrazného překročení rychlosti (v obci o více jak 40 km/h a mimo obec o více jak 50 km/h).

6.2.2 Opatření v rámci záznamového systému (*Vormerksystem*)

Cílem záznamového systému (*Vormerksystem*) je registrace rizikových řidičů a osob, které opakovaně porušují předpisy o silničním provozu. Ke snížení recidivy je v Rakousku zaveden tříступňový systém opatření, kterým jsou postihováni a trestáni neukáznění řidiči. Princip systému opatření je autorem uveden v rámci této podkapitoly.

Vormerkung (záznam, rezervace)

Prvním stupněm systému opatření je tzv. *Vormerkung*, kdy v důsledku spáchání jednoho z 13 deliktů integrovaných do záznamového systému je proveden zápis do centrálního registru řidičských oprávnění po dobu 2 let. (39) Řidiči je tak dána výstraha, že je registrován v záznamovém systému a že si má dávat pozor na svoje další jednání. Po uplynutí dvouleté lhůty (bez dalšího záznamu) je registrovaný delikt z centrálního registru vymazán.

Maßnahme (opatření)

Je-li v rámci dvouletého období do centrálního registru zaznamenán druhý delikt, promlčecí lhůta prvního deliktu se prodlouží na 3 roky. Zároveň se řidič musí na vlastní náklady podrobit nařízenému opatření. Tím může být například: doškolení (pro delikty s alkoholem), kurz rozvoje řidiče (sezení s psychologem), kurz bezpečné jízdy, kurz bezpečné přepravy dětí, kurz bezpečné přepravy nákladu apod. (39) Pokud řidič nařízené opatření nerespektuje, je mu řidičské oprávnění odejmuto až do jeho absolvování.

Entzug des Führerscheins (odnětí řidičského oprávnění)

Pokud dojde k dalšímu záznamu během těchto 3 let, je řidiči odejmuto řidičské oprávnění nejméně po dobu 3 měsíců. Následně dojde k odstranění všech záznamů v centrálním registru řidičských oprávnění. Z toho vyplývá že po navrácení řidičského oprávnění řidič začíná s čistým záznamovým registrem.

Systém pro zaznamenávání deliktů se vztahuje na všechny řidiče v Rakousku bez ohledu na místo jejich pobytu. To znamená, že pokud se cizinec třikrát dopustí deliktu zařazeného do záznamového systému (*Vormerksystem*), je mu nejméně na 3 měsíce udělen zákaz jízdy po území Rakouska. (39)

6.2.3 *Informace o záznamech v záznamovém systému (Vormerksystem)*

Prvotní informaci o tom, že se řidič dopustil deliktu zařazeného do záznamového systému (Vormerksystem), se lze dozvědět od rakouské policie přímo na místě činu. Policie oznámí řidiči, že se jedná o delikt, který se zaznamenává a upozorní ho na následky (odnětí řidičského oprávnění) spojené s opakovaným protiprávním jednáním. S doručením oznámení je na to řidič ještě jednou, a to písemně upozorněn. (31) Místní úřady spravující řidičské průkazy písemně obeznámí řidiče i v případě, že se dopustí druhého deliktu, který je zapsán do záznamového systému (Vormerksystem). Zároveň mu je oznámena povinnost účastnit se na nařízeném opatření. Po obdržení informace o druhém zaznamenaném deliktu je žádoucí, aby řidič přizpůsobil své chování a způsob jízdy pravidlům silničního provozu. Pokud nikoliv, dojde při třetím deliktu k odejmutí řidičského oprávnění. (36)

Lze si povšimnout, že i v Rakousku je zaveden systém informování řidiče o záznamech v centrálním registru řidičských oprávnění. Řidič je průběžně informován při každém pochybení, podobně jako v Německu. Jen v České republice není nastaven žádný systém průběžného informování od místních úřadů ohledně obdržení trestného bodu (popř. stavu bodového systému). Tento fakt je dle autora jedním ze zásadních nedostatků v bodovém systému České republiky. Z tohoto důvodu budou autorem uvedeny návrhy na změny v informování řidičů v ČR o jejich bodovém stavu v návrhové kapitole 9.4.

7 ANALÝZA VYBRANÝCH PŘESTUPKŮ V OBLASTI SILNIČNÍ DOPRAVY V RAKOUSKU

V této kapitole autor práce zanalyzuje vybrané dopravní přestupky, jejich sankce v podobě peněžitých pokut, případně udělení zákazu řízení motorových vozidel. Na základě této analýzy bude autorem provedena závěrečná komparace v kapitole 8.2, která se zabývá shrnutím a porovnáním dopravních přestupků a sankcí v České republice a ve vybraných zemích Evropské unie (Německo, Rakousko).

V Rakousku je pro dopravní přestupky nastaven třístupňový systém udělování pokut. Jedná se o blokové řízení, anonymní řízení a správní řízení.

V blokovém řízení udělují příslušníci rakouské policie blokové pokuty za méně závažné dopravní přestupky. K uhrazení blokové pokuty dochází obvykle přímo na místě činu nebo je vystavena poštovní poukázka. Anonymní řízení se využívá při dokumentovaných dopravních přestupcích vozidel bez určení konkrétního řidiče. Řízení se tedy nevede proti konkrétní osobě, ale výzva k úhradě pokuty je doručena provozovateli vozidla. Využívá se při určitých druzích přestupků (např. překročení rychlosti zaznamenané radarem, zaznamenaný přejezd na červenou apod.). Ke správnímu řízení dochází v případech, kdy se řidič dopustí velmi závažného přestupku, nebo se přestupku dopouští opakovaně. Správní řízení se využívá i tehdy, kdy nedojde k uhrazení pokuty uložené v blokovém nebo anonymním řízení. Rozpětí pokut ve správním řízení se pohybuje od 36 € – 2180 € a zároveň může být zahájeno řízení na odebrání řidičského oprávnění. (40)

Jak si lze povšimnout rakouský systém udělování pokut je v porovnání s českým systémem velmi podobný. V České republice se především využívá forma udělení pokuty příkazem na místě (dříve blokovou pokutou) a pokutou ve správním řízení. Avšak lze se setkat i s případy, kdy je pokuta doručena provozovateli vozidla, po kterém je požadováno její uhrazení. Provozovatel může pokutu zaplatit, nebo udat řidiče, který se přestupku dopustil. Tento způsob udělování pokut je v českých podmínkách využíván zejména při deliktech jako je překročení rychlosti zaznamenané stacionárním radarem nebo při úsekovém měření. Uvedený delikt se nezapisuje do bodového hodnocení řidiče, tudíž nejsou připisovány žádné trestné body. Nicméně podmínkou zůstává úhrada stanovené pokuty.

7.1 Překročení rychlosti v Rakousku

Nejvyšší dovolené rychlosti na území Rakouska definuje zákon o silničním provozu (StVO – Straßenverkehrsordnung), ve znění pozdějších předpisů. (33) Zároveň jsou v tomto zákoně uvedeny výše sankcí (peněžitých pokut, zákazů řízení motorových vozidel apod.). Překračování rychlosti není v Rakousku evidováno jako delikt v rámci záznamového systému, nicméně každé porušení je zaznamenáno. Nejvyšší dovolená rychlost v obci je pro osobní automobily stanovena na 50 km/h (pokud není upraveno jinak dopravním značením). Mimo obec je rychlost omezena na 100 km/h a po většině rakouských dálnic lze jet maximální rychlostí 130 km/h. Přehled sankcí při nedodržení předepsaných rychlostí je autorem uveden v tabulce (Tabulka 9).

Tabulka 9 Sankce za překročení rychlosti v Rakousku

Překročení rychlosti	Bloková pokuta	Anonymní řízení
v obci do 20 km/h	30 €	29–60 €
v obci do 30 km/h	50 €	56–72 €
v obci do 40 km/h	70 €	70–160 €
v obci nad 40 km/h	ne	od 150 €
mimo obce do 20 km/h	30 €	29–50 €
mimo obce do 30 km/h	50 €	56–90 €
mimo obce do 40 km/h	70 €	140–160 €
mimo obce do 50 km/h	ne	150–300 €
mimo obce nad 50 km/h	ne	ne

Zdroj: (41), úprava autor

Jedná-li se o obzvlášť závažný přestupek, při kterém řidič jednal bezohledně a ohrozil ostatní účastníky silničního provozu, je daný delikt projednán zvlášť ve správním řízení. To znamená, že viníkovi hrozí peněžitá pokuta až 2 180 EUR. Současně je zahájeno řízení o odebrání řidičského oprávnění na minimálně 3 měsíce. Navíc dopravní přestupky, které jsou označeny žlutou barvou (tzn. překročení rychlosti v obci nad 40 km/h a mimo obec nad 50 km/h), jsou téměř vždy projednány ve správním řízení, řidiči hrozí sankce v rozpětí 150–2 180 EUR a dojde k odebrání řidičského oprávnění. Při prvním provinění je řidičské oprávnění odejmuto na 2 týdny, při druhém (v průběhu 2 let) na 6 týdnů a při dalším opakovaném překročení rychlosti (v průběhu 2 let) v obci o více jak 40 km/h nebo mimo obec o více jak 50 km/h dojde k odnětí řidičského oprávnění na nejméně 6 měsíců. (42)

Dle uvedené výše pokut za dopravní přestupky překračování rychlosti v obci, mimo obec a na dálnicích autor práce shledává rakouský způsob sankcionování těchto deliktů velmi přísným. S ohledem na ostatní analyzované země Evropské unie hrozí v Rakousku nejvyšší a nejpřísnější tresty za nepřiměřenou rychlost. Maximální peněžitá pokuta, kterou lze získat v České republice za překročení rychlosti je 10 000 Kč ve správním řízení. V Německu se jedná nejvýše o 680 EUR (cca 17 500 Kč) a v Rakousku je maximální pokuta ve správním řízení 2 180 EUR (cca 56 000 Kč). Z této skutečnosti lze pozorovat, jak obrovské pokuty v této zemi hrozí při překračování rychlosti. Z tohoto důvodu autor doporučuje (vyzývá) dodržovat při jízdě v Rakousku předepsané rychlosti a zvýšit pozornost k měnícímu se dopravnímu značení!

7.2 Nepřipoutání bezpečnostním pásem nebo neuzítí ochranné přilby

Používání bezpečnostních pásů a ochranné přilby je v Rakousku povinné. Při dopravních přestupcích jako je nepřipoutání bezpečnostním pásem nebo neuzítí ochranné přilby platí, že je pokutován nejen řidič, ale i každá přepravovaná osoba, která se přestupku dopustí. Dopravní přestupky nepřipoutání bezpečnostním pásem a neuzítí ochranné přilby jsou projednány buď blokovou pokutou, a to ve shodné výši 35 EUR, nebo ve správním řízení, kde je maximální výše sankce 72 EUR. (41) Navíc od ledna 2017 existuje možnost udělit v těchto případech pokutu i bez zastavení vozidla. Jako podklad pro sankcionování lze využít záznamy (fotografie) z automatických radarů. (43)

Pro tento typ dopravních přestupků existují v České republice vyšší sankce. Při přepočtu rakouských pokut v eurech na české koruny (pozn. k 7.12.2018 kurz 1 EUR = 25,85 CZK) je jejich výše cca 905 Kč v blokovém řízení a cca 1 860 Kč ve správním řízení. (29) V České republice jsou za stejné přestupky udělovány vyšší pokuty. A to jak ve správním řízení (pokuta od 1 500 – 2 500 Kč), tak příkazem na místě do 2 000 Kč. Navíc je tento delikt ohodnocen 3 trestnými body. Z tohoto důvodu autor uvede zmírňující návrh v návrhové kapitole 10.2.

7.3 Používání mobilního telefonu při řízení vozidla

V Rakousku je od 9. června 2016 povoleno ve vozidle volat pouze s využitím handsfree zařízení a použít mobilní telefon pro navigaci lze pouze v případě jeho pevného připevnění ve vozidle. Navíc zde platí pravidlo, že by se řidič měl nepřetržitě věnovat řízení a nesmí dojít k jeho rozptýlení. Jakákoliv další manipulace s mobilním telefonem je zakázána. Porušení tohoto zákazu je potrestáno blokovou pokutou na místě ve výši 50 EUR. Pokud dojde k odmítnutí uhrazení pokuty, je tento přestupek projednán ve správním řízení, ve kterém lze udělit pokutu ve výši 72 EUR. Pokud se však prokáže, že vlivem manipulace s mobilním telefonem došlo

k rozptýlení a pochybení řidiče např.: dopravní nehoda, zranění, přejíždění mezi jízdními pruhy bez znamení o změně směru jízdy nebo ohrožení chodce na přechodu pro chodce, hrozí řidiči pokuta až 2 180 EUR. Od ledna 2017 lze nově použít záznamy (fotografie) z automatických radarů pro usvědčení viníků. Tohoto postupu se nově využívá pro trestání dopravních přestupků jako jsou například používání mobilního telefonu při řízení vozidla, nepřipoutání bezpečnostním pásem, neuzití ochranné helmy, velké množství osob ve vozidle (popř. na motocyklu) apod. (44)

Autor práce je toho názoru, že využití zmíněného způsobu pro odhalování a následné trestání neukázněných řidičů je nezbytné. A to z toho důvodu, že se jedná o přímý důkaz, který může být klíčový při sporech s viníkem. Tito obvinění řidiči se totiž často vymlouvají, že daný přestupek nelze stoprocentně prokázat a hájí se například tím, že se pouze „škrábali“ za uchem (v případě dopravního přestupku použití mobilního telefonu při řízení vozidla). Autor práce je pro vyšší využití tohoto způsobu i v České republice.

8 ZÁVĚREČNÁ KOMPARACE

V této kapitole autor práce provede pro vyšší přehlednost závěrečné srovnání analyzovaných bodových systémů podle různých aspektů. Zároveň autor práce uvede komparaci vybraných druhů dopravních přestupků a sankcí ve státech Evropské unie, které byly analyzovány.

8.1 Komparace analyzovaných bodových systémů

Tato podkapitola obsahuje komparaci analyzovaných bodových systémů ve vybraných státech Evropské unie. Závěrečné porovnání bude provedeno podle různých hledisek:

- způsobu zaznamenávání bodovaných jednání,
- principu bodového systému,
- druhu použitého opatření při vybodování,
- způsobu odečítání trestných bodů,
- způsobu poskytování informací o bodovém stavu řidiče.

8.1.1 *Způsob zaznamenávání bodovaných jednání*

Z hlediska způsobu zaznamenávání bodovaných dopravních přestupků a trestných činů autor práce shledává u analyzovaných států významnou odlišnost pouze u Rakouska. Trestné body se jak u českého, tak i německého bodového systému přičítají do centrálního registru řidičů, které spravují příslušné orgány státní správy (v ČR Ministerstvo dopravy, v Německu Federální úřad pro motorovou dopravu). V Rakousku se využívá záznamový systém (Vormerksystem), který eviduje přímo jednotlivé delikty, nikoliv trestné body, do centrálního registru řidičských oprávnění. Tento registr je vedený Spolkovým ministerstvem dopravy, inovací a technologie. Záznamový systém v Rakousku je provozován na principu tzv. „tříkrát a dost“.

8.1.2 *Princip bodového systému*

Zásadní rozdíl mezi analyzovanými bodovými systémy spočívá v maximálním počtu trestných bodů (záznamů), které může řidič celkem získat. V České republice lze obdržet celkem 12 trestných bodů do bodového hodnocení, zatímco v Německu je to pouze 8 trestných bodů. U rakouského záznamového systému lze obdržet maximálně 3 záznamy do centrálního registru řidičských oprávnění.

Liší se také rozsah možných trestných bodů (záznamů), které lze řidiči udělit při spáchání jednoho dopravního přestupku nebo trestného činu. V České republice lze za jeden dopravní přestupek nebo trestný čin získat od 2 do 7 trestných bodů, zatímco v Německu je dopravní

přestupek ohodnocen podle závažnosti od 1 do 3 trestných bodů. Tato situace je ovšem rozdílná v Rakousku. Zde lze za jeden zaznamenaný delikt získat pouze jeden záznam.

Společným aspektem pro všechny analyzované státy je sankcionování deliktů peněžitými pokutami a udělování zákazů řízení motorových vozidel pro obzvlášť závažné jednání.

Souhrnné informace, týkající se principu bodových systémů v analyzovaných státech Evropské unie (k listopadu 2018), jsou uvedeny v tabulce (Tabulka 10).

Tabulka 10 Komparace podle principu bodového systému

Stát	Rozsah trestných bodů, které lze udělit	Celkový počet trestných bodů
Česká republika	2 až 7	12
Německo	1 až 3	8
Rakousko	1 záznam	3 záznamy

Zdroj: autor

8.1.3 Druh použitého opatření při vybodování

Pro všechny analyzované systémy platí stejná sankce při dosažení celkového počtu trestných bodů (záznamů). A tou je odejmutí řidičského oprávnění.

Rozdílné jsou ale lhůty pro navrácení řidičského oprávnění zpět řidiči. Německému řidiči lze řidičské oprávnění vrátit nejdříve po uplynutí alespoň 6 měsíců. Český řidič si musí počkat celý 1 kalendářní rok a v Rakousku dojde k navrácení nejdříve za 3 měsíce.

U analyzovaných zemí Evropské unie se také liší podmínky pro navrácení řidičského oprávnění. V České republice je nutné k písemné žádosti přiložit:

- potvrzení o přezkoušení z odborné způsobilosti,
- potvrzení o zdravotní způsobilosti,
- doklad o výsledku dopravně psychologického vyšetření.

V Německu je požadováno, aby žadatel o vrácení řidičského oprávnění přiložil pozitivní lékařsko-psychologickou zprávu. Jedinou podmínkou pro navrácení řidičského oprávnění v Rakousku je uplynutí stanovené lhůty (nejméně však 3 měsíce).

Souhrnné informace, týkající se komparace analyzovaných států Evropské unie podle druhu použitého opatření při vybodování, jsou uvedeny v tabulce (Tabulka 11).

Tabulka 11 Komparace podle druhu použitého opatření při vybodování

Stát	Opatření při vybodování	Podmínky navrácení
Česká republika	odnětí řidičského oprávnění	doklad o odborné způsobilosti doklad o zdravotní způsobilosti dopravně psychologické vyšetření
Německo	odnětí řidičského oprávnění	lékařsko-psychologická zpráva
Rakousko	odnětí řidičského oprávnění	uplynutí stanovené lhůty

Zdroj: autor

8.1.4 Způsob odečítání trestných bodů

Pro každého řidiče, zařazeného do bodového systému, je důležitá otázka, zda je možné snížit stav bodového konta (záznamů). Ve všech analyzovaných zemích Evropské unie tato možnost existuje, ale vždy v odlišné podobě.

Pokud chce německý řidič snížit svůj stav v rámci bodového hodnocení, musí absolvovat Fahreignungsseminar, po jehož dokončení se odečte 1 trestný bod. Podmínkou odečtu je bodové rozpětí od 1 do 5 trestných bodů zaznamenaných v bodovém systému. Při vyšším bodovém stavu již nelze bod odečíst. Absolvovat tento seminář lze pouze jednou za 5 let. Trestné body se také sníží uplynutím promlčecích lhůt jednotlivých dopravních přestupků a trestných činů. Jejich délka se liší podle závažnosti daného jednání a jsou buď v 2½, 5, nebo 10leté délce.

V České republice existuje taktéž možnost odečítání bodů na základě plynutí času. K odpočtu bodů dochází vždy po 12 kalendářních měsících jdoucích po sobě, během kterých řidič nezaznamená trestný bod. To znamená že po 12 měsících jsou odečteny 4 body, po dalších 12 měsících další 4 body a po následujících 12 měsících se odečte zbytek trestných bodů (tzn. maximálně 3 body). Další možností odečtu bodů je pravomocné zrušení pravomocného rozhodnutí, na základě kterého byly body zaznamenány. Poslední možností je absolvování školení bezpečné jízdy v akreditovaném středisku bezpečné jízdy. Touto možností lze odečíst 3 trestné body.

V Rakousku lze zaznamenané delikty z centrálního registru řidičských oprávnění odstranit pouze na základě promlčecích lhůt. Pokud se jedná o první záznam v registru je promlčecí lhůta 2 roky. Po uplynutí dvouleté lhůty (bez dalšího záznamu) je registrovaný delikt z centrálního registru vymazán. V případě, že přibude druhý záznam v průběhu 2 let od prvního deliktu, zvýší se promlčecí lhůta prvního deliktu na 3 roky.

Souhrnné informace, týkající se komparace analyzovaných států Evropské unie podle způsobu odečítání trestných bodů, jsou uvedeny v tabulce (Tabulka 12).

Tabulka 12 Komparace podle způsobu odečítání trestných bodů

Stát	Způsob odečítání	Počet trestných bodů
Česká republika	časové lhůty	4 (12 měsíců)
		4 (24 měsíců)
		3 (36 měsíců)
Česká republika	zrušení pravomocného rozhodnutí	podle zrušeného bodovaného jednání
	školení bezpečné jízdy	3
Německo	Fahreignungsseminar	1
	promlčecí lhůty	podle bodovaného jednání
Rakousko	promlčecí lhůty	1 záznam

Zdroj: autor

8.1.5 Způsob poskytování informací o bodovém stavu řidiče

Při komparaci analyzovaných systémů dle aspektu poskytování informací ohledně bodového stavu (záznamů) vychází dle autora práce nejlépe ten německý. A to z toho důvodu, že má nejvíce možností, jak se informovat a být informován.

Jednak má každý německý řidič právo na bezplatnou informaci ohledně stavu svých bodů a zároveň je zde zavedeno průběžné informování řidičů v případě navýšení trestných bodů prostřednictvím „Upozornění“ a „Varování“. Kromě těchto možností lze zjistit bodový stav prostřednictvím písemné žádosti poštou, online pomocí čtečky karet a občanského průkazu s funkcí online ID, anebo poslední možnost na kontaktním místě KBA ve Flensburgu.

V České republice není v současné době (listopad 2018) zaveden žádný způsob průběžného informování o bodovém stavu. O stavu trestných bodů v bodovém systému se řidič dozví až při vybodování. Jedinou možností, jak mít neustále přehled o svých bodech je prostřednictvím výpisu z bodového hodnocení řidiče nebo výpisu z evidenční karty řidiče (pozn. stav bodového systému k listopadu 2018). Využití těchto možností ale není bezplatné a každý si je hradí sám.

Rakouský řidič je podobně jako německý průběžně informován při každém pochybení. První informaci o záznamu deliktu do centrálního registru řidičských oprávnění získá na místě činu od rakouské policie. Při doručení oznámení je na to řidič ještě jednou, a to písemně upozorněn.

V případě druhého zaznamenaného deliktu je znovu písemně obeznámen od místního úřadu spravující řidičské oprávnění.

Souhrnné informace, týkající se komparace analyzovaných států Evropské unie podle způsobu poskytování informací o bodovém stavu řidiče, jsou uvedeny v tabulce (Tabulka 13).

Tabulka 13 Komparace podle způsobu poskytování informací o bodovém stavu řidiče

Stát	Možnosti informování
Česká republika	výpis z bodového hodnocení řidiče
	výpis z evidenční karty řidiče
Německo	„Upozornění“ a „Varování“
	písemně poštou
	čtečka karet + občanský průkaz s funkcí online ID
	kontaktní místo KBA ve Flensburgu.
Rakousko	na místě činu od rakouské policie
	písemné oznámení při každém pochybení

Zdroj: autor

8.2 Komparace analyzovaných dopravních přestupků a sankcí

V této podkapitole je autorem práce uvedena komparace na základě analýzy dopravních přestupků a sankcí ve vybraných státech Evropské unie. Závěrečné srovnání se týká těchto dopravních přestupků:

- překročení rychlosti v obci,
- překročení rychlosti mimo obec,
- nepřipoutání bezpečnostním pásem nebo neuzití ochranné přilby,
- používání mobilního telefonu při řízení vozidla.

8.2.1 Komparace dopravního přestupku překročení rychlosti v obci

V České republice je rychlostní omezení v obci nastaveno na 50 km/h. Projíždí-li řidič přes území obce po silnici pro motorová vozidla nebo po dálnici, smí jet až 80 km/h. V Německu platí pro všechna motorová vozidla nejvyšší dovolená rychlost v obci 50 km/h. To samé platí i v případě Rakouska. Zde je nejvyšší dovolená rychlost v obci pro osobní automobily stanovena taktéž na 50 km/h. Při nedodržení těchto rychlostních omezení (popř. jinak stanovených rychlostí např. dopravním značením) hrozí řidiči nejen peněžité

pokuty a uložení sankce v podobě zákazu řízení motorových vozidel. V ČR a Německu lze navíc obdržet i trestné body do bodového hodnocení řidiče. V Rakousku sice nelze za překročení rychlosti obdržet záznam do záznamového systému, nicméně výše peněžitě pokuty ve správním řízení (až 2 180 EUR) je dle názoru autora dostatečně odstrašující. Souhrnný přehled sankcí při nedodržení předepsaných rychlostí v obci je autorem práce uveden v tabulce (Tabulka 14).

Tabulka 14 Komparace dopravního přestupku překročení rychlosti v obci

Stát	Překročení rychlosti (km/h)	Pokuta	Trestné body	ZŘMV
Česká republika	do 5	do 1 000 Kč PNM 1 500–2 500 Kč SŘ	–	–
	6–19	do 1 000 Kč PNM 1 500–2 500 Kč SŘ	2	–
	20–39	do 2 500 Kč PNM 2 500–5 000 Kč SŘ	3	1–6 měsíců (pokud 2krát a vícekrát během 1 roku)
	nad 40	5 000–10 000 Kč SŘ	5	6–12 měsíců
Německo	do 10	15 €	–	–
	11–15	25 €	–	–
	16–20	35 €	–	–
	21–25	80 €	1	–
	26–30	100 €	1	1 měsíc (pokud 2krát během 1 roku)
	31–40	160 €	2	1 měsíc
	41–50	200 €	2	1 měsíc
	51–60	280 €	2	2 měsíce
	61–70	480 €	2	3 měsíce
nad 70	680 €	2	3 měsíce	
Rakousko	do 20	30 € BP 29–60 € AŘ	–	–
	do 30	50 € BP 56–72 € AŘ	–	–
	do 40	70 € BP 70–160 € AŘ	–	–
	nad 40	od 150 € AŘ	–	2 týdny, 6 týdnů při druhém deliktu

Zdroj: autor

Vysvětlivky k tabulce:

AŘ – anonymní řízení; BP – bloková pokuta; PNM – příkaz na místě; SŘ – správní řízení; ZŘMV – zákaz řízení motorových vozidel

8.2.2 Komparace dopravního přestupku překročení rychlosti mimo obec

Nejvyšší dovolená rychlost mimo obec je v České republice stanovena na 90 km/h (pro autobusy a motorová vozidla o největší přípustné hmotnosti nepřevyšující 3,5 tuny). Při jízdě po silnici pro motorová vozidla lze jet rychlostí maximálně 110 km/h a na dálnici až 130 km/h. V Německu lze mimo hranice obce jet v osobním automobilu s největší přípustnou hmotností do 3,5 tuny maximální rychlostí 100 km/h. Na dálnicích a směrově rozdělených komunikacích platí doporučená rychlost 130 km/h. V případě rychlostního omezení na silnicích pro motorová vozidla závisí na tom, zda je provoz na komunikaci směrově oddělen, či nikoliv. Pokud ano lze na této komunikaci jet doporučenou rychlostí 130 km/h, pokud nikoliv, platí zde rychlostní omezení 100 km/h. V Rakousku je nejvyšší dovolená rychlost pro osobní automobily mimo obec omezena na 100 km/h a na většině rakouských dálnic platí rychlostní omezení 130 km/h.

Souhrnný přehled sankcí při nedodržení předepsaných rychlostí mimo obec je autorem práce uveden v tabulce (Tabulka 15).

Tabulka 15 Komparace dopravního přestupku překročení rychlosti mimo obec

Stát	Překročení rychlosti (km/h)	Pokuta	Trestné body	ZŘMV
Česká republika	do 10	do 1 000 Kč PNM 1 500–2 500 Kč SŘ	–	–
	11–29	do 1 000 Kč PNM 1 500–2 500 Kč SŘ	2	–
	30–49	do 2 500 Kč PNM 2 500–5 000 Kč SŘ	3	1–6 měsíců (pokud 2krát a vícekrát během 1 roku)
	nad 50	5 000–10 000 Kč SŘ	5	6–12 měsíců
Německo	do 10	10 €	–	–
	11–15	20 €	–	–
	16–20	30 €	–	–
	21–25	70 €	1	–
	26–30	80 €	1	1 měsíc (pokud 2krát během 1 roku)
	31–40	120 €	1	1 měsíc (pokud 2krát během 1 roku)
	41–50	160 €	2	1 měsíc
	51–60	240 €	2	1 měsíc
	61–70	440 €	2	2 měsíce
nad 70	600 €	2	3 měsíce	

Stát	Překročení rychlosti (km/h)	Pokuta	Trestné body	ZŘMV
Rakousko	do 20	30 BP € 29–50 AŘ€	–	–
	do 30	50 BP € 56–90 AŘ €	–	–
	do 40	70 BP € 140–160 AŘ €	–	–
	do 50	150–300 AŘ€	–	–
	nad 50	SŘ	–	2 týdny, 6 týdnů při druhém deliktu

Zdroj: autor

Vysvětlivky k tabulce:

AŘ – anonymní řízení; BP – bloková pokuta; PNM – příkaz na místě; SŘ – správní řízení; ZŘMV – zákaz řízení motorových vozidel

V Rakousku lze při obzvlášť závažných dopravních přestupcích obdržet ve správním řízení vysoké pokuty až 2 180 EUR.

8.2.3 Komparace dopravního přestupku nepřipoutání bezpečnostním pásem nebo neužití ochranné přilby

Ve všech analyzovaných zemích Evropské unie platí pro řidiče motorového vozidla i pro přepravované osoby povinnost být za jízdy připoután bezpečnostním pásem. Řidiči mopedů a motocyklů a jejich spolujezdci mají zase povinnost užít při jízdě ochrannou přilbu. Porušení těchto povinností je trestáno podle sankcí uvedených v tabulce (Tabulka 16).

Tabulka 16 Komparace dopravního přestupku nepřipoutání bezpečnostním pásem nebo neužití ochranné přilby

Stát	Jednání	Pokuta	Trestné body
Česká republika	nepřipoutání bezpečnostním pásem	do 2 000 Kč PNM	3
	neužití ochranné přilby	1 500–2 500 Kč SŘ	
Německo	nepřipoutání bezpečnostním pásem	30 €	–
	neužití ochranné přilby	15 €	
Rakousko	nepřipoutání bezpečnostním pásem	35 € BP	–
	neužití ochranné přilby	72 € SŘ	

Vysvětlivky k tabulce:

BP – bloková pokuta; PNM – příkaz na místě; SŘ – správní řízení

Zdroj: autor

8.2.4 Komparace dopravního přestupku používání mobilního telefonu při řízení vozidla

Ve všech analyzovaných zemích Evropské unie je zakázáno používat mobilní telefon při řízení vozidla. Povolenou možností, jak telefonovat během řízení, je pouze prostřednictvím handsfree. Sankce za porušení tohoto typu dopravního přestupku jsou uvedené v tabulce (Tabulka 17).

Tabulka 17 Komparace dopravního přestupku používání mobilního telefonu při řízení vozidla

Stát	Jednání	Pokuta	Trestné body	ZŘMV (měsíc)
Česká republika	použití telefonu při řízení	do 1 000 Kč PNM 1 500–2 500 Kč SŘ	2	–
Německo	použití telefonu při řízení	100 €	1	–
	s nebezpečím	150 €	2	1
	s majetkovými škodami	200 €	2	1
Rakousko	použití telefonu při řízení	50 € BP 72 € SŘ	–	–

Zdroj: autor

Vysvětlivky k tabulce:

BP – bloková pokuta; PNM – příkaz na místě; SŘ – správní řízení

9 NÁVRHY ZMĚN BODOVÉHO SYSTÉMU V ČESKÉ REPUBLICE

V této kapitole autor práce uvede návrhy změn v systému bodového hodnocení řidičů v ČR. Tyto změny přispějí ke zpřehlednění a zefektivnění současné podoby bodového systému (březen 2019). Autor práce zároveň v návrzích uplatní poznatky a přednosti získané z analýzy bodových systémů ve vybraných zemích Evropské unie (Německo, Rakousko).

9.1 Návrh na změnu principu bodového systému

Autor práce je toho názoru, aby zůstala zachována 12 bodová hranice pro odnětí řidičského oprávnění. Na druhou stranu navrhuje změnu v rozsahu trestných bodů, které lze obdržet za jeden dopravní přestupek nebo trestný čin. Autor práce navrhuje použití 2, 4 a 6 bodové sazby za bodované protiprávní jednání. Na základě této změny bude využíván podobný princip jako je nastaven v Rakousku, a tudíž „třikrát a dost“ pro 4 bodové delikty a nově navíc princip „dvakrát a dost“ pro závažné 6 bodové jednání. V tabulce (Tabulka 18) jsou autorem práce uvedeny nově obodované delikty, které byly v rámci diplomové práce analyzovány (překročení rychlosti, nepřipoutání bezpečnostním pásem nebo neuzítí ochranné přilby a používání mobilního telefonu při řízení vozidla).

Tabulka 18 Nově obodované analyzované delikty

Porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích	Počet bodů	Počet bodů (nově)
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	6
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	4
porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu	3	2
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	2	2
držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla	2	4

Zdroj: (8), úprava autor

Díky této úpravě se zároveň vymeží 6 bodová hranice (polovina počtu bodů, které lze maximálně obdržet v bodovém hodnocení řidiče), která bude sloužit jako nejnižší hodnota za účelem informování řidičů o jejich bodovém stavu. Tímto oznámením bude řidič varován před rizikem celkového „vybodování“ s následným odnětím řidičského oprávnění.

9.1.1 Návrh na změnu v odstupňování lhůt při opakovaném vybodování

Další změnou navrhovanou autorem práce je odstupňování lhůt při opakovaném (vícečetném) vybodování. V současnosti (březen 2019) je při dosažení 12 trestných bodů odejmuto řidičské oprávnění na 1 kalendářní rok. Ta samá lhůta platí i pro neukázněné řidiče, kteří se vybodovali už po několikáté. Z tohoto důvodu autor práce navrhuje odstupňovat lhůty pro navrácení řidičského oprávnění v této podobě:

- 1 rok při prvním vybodování,
- 2 roky při druhém vybodování,
- 5 let při každém dalším vybodování.

Autor práce je toho názoru, že tato změna je spravedlivá pro řidiče, kteří se snaží dodržovat pravidla silničního provozu, nicméně u nich dojde „výjimečně“ k vybodování. A současně dostatečně přísná pro neukázněné a rizikové řidiče, kteří se dopravních přestupků dopouští opakovaně. Při nerespektování pozbytí řidičského oprávnění a následném protiprávním řízení motorového vozidla zahájit s řidičem trestní řízení za „Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání“ s trestem odnětí svobody až na 2 roky. (14)

9.1.2 Návrh na změnu v odečítání 3 bodů po absolvování školení bezpečné jízdy

Následkem navrhované změny v kapitole 9.1 je autorem uvedena úprava týkající se podmínek pro odečtení celkem 3 bodů na základě absolvování školení bezpečné jízdy. Současné podmínky (březen 2019) stanovené zákonem č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů, autor práce mění následovně. (8) Autorem navrhovaná úprava je provedena velkým písmem červenou barvou.

- ke dni ukončení školení bezpečné jízdy v akreditovaném středisku nemít více jak 10 trestných bodů,

**ÚPRAVA – KE DNI UKONČENÍ ŠKOLENÍ BEZPEČNÉ JÍZDY
V AKREDITOVANÉM STŘEDISKU NEMÍT VÍCE JAK 8 TRESTNÝCH BODŮ**

- nemít žádný jednorázový 7 bodový přestupek,

ÚPRAVA – NEMÍT ŽÁDNÝ JEDNORÁZOVÝ 6 BODOVÝ PŘESTUPEK

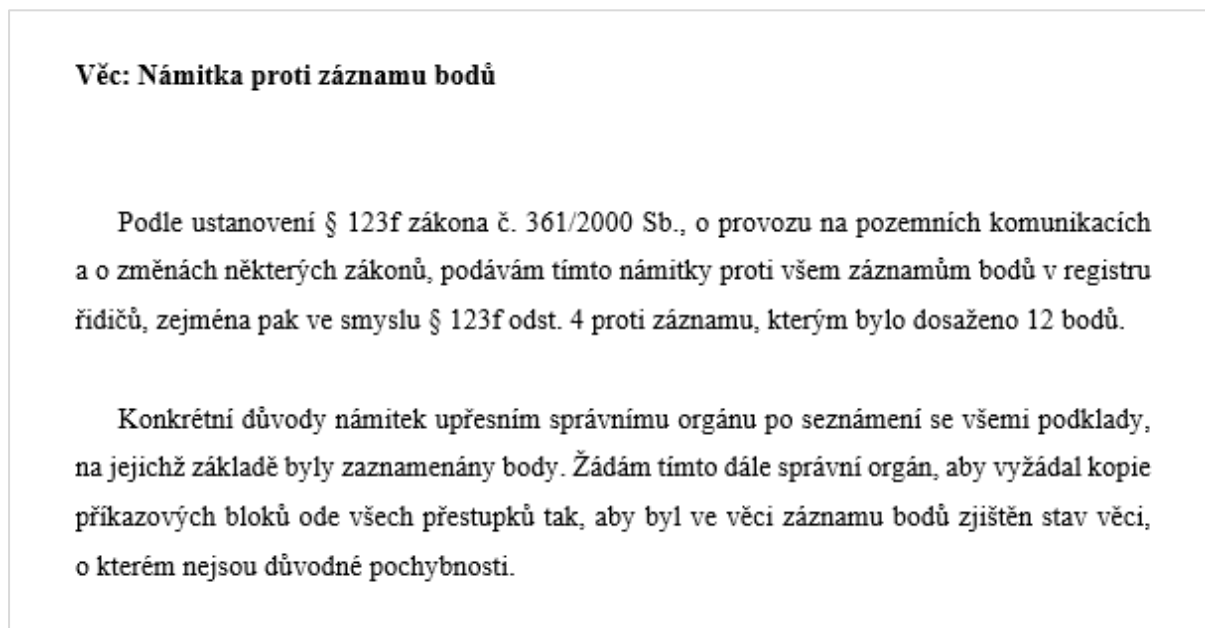
- ke dni ukončení školení bezpečné jízdy musí mít řidič platné řidičské oprávnění,
BEZ ÚPRAVY

- podat písemnou žádost o odečtení bodů na obecní úřad ORP dle trvalého bydliště, jehož přílohou je potvrzení o řádně ukončeném školení bezpečné jízdy v akreditovaném středisku bezpečné jízdy (nesmí být starší než 1 měsíc od podání žádosti).

BEZ ÚPRAVY

9.2 Návrh podoby námitky proti záznamu bodů

V případě, že řidič motorového vozidla dosáhne maximálního počtu trestných bodů v systému bodového hodnocení, obdrží od obecního úřadu ORP dle trvalého bydliště oznámení o dosažení 12 bodů. Zároveň je tento řidič vyzván k odevzdání řidičského průkazu do nejpozději 5 pracovních dní od doručení tohoto oznámení. Pokud řidič motorového vozidla nesouhlasí s provedeným záznamem bodů v registru řidičů, má možnost podat námitku proti provedení záznamu. Tuto námitku ale musí podat nejpozději do 5 pracovních dnů od obdržení oznámení o vybodování. Podle autorem provedené analýzy bylo zjištěno, že neexistuje žádný oficiální vzor (tiskopis), který lze všeobecně použít. Proto mnoho řidičů nemá ani ponětí, jak námitky zformulovat. Z tohoto důvodu autor práce na obrázku (Obrázek 7) uvádí výřez hlavní části návrhu na univerzální podobu námitky proti záznamu bodů. Kompletní vzhled autorem navrhované námitky je uveden v příloze (Příloha E).



Obrázek 7 Výřez navrhované podoby námitky proti záznamu bodů

Zdroj: autor

9.3 Návrh na změnu v odečítání bodů

Další autorem navrhovaná úprava v rámci bodového systému se týká odečítání trestných bodů na základě plynutí času (tzn. po 12, 24, popřípadě 36 kalendářních měsících). V případě výkonu sankce v podobě zákazu řízení motorových vozidel totiž neběží lhůty pro odečtení trestných bodů. To znamená, že pokud je řidiči udělen zákaz řízení motorových vozidel na nejméně jeden rok, po uplynutí trestu má stále původní stav bodů. Na druhou stranu, pokud se řidič vybuduje, po uplynutí jednoho kalendářního roku začíná s nula trestnými body. To je dle názoru autora

práce nespravedlivé. Na základě této skutečnosti autor práce navrhuje odstranění tohoto rozdílu, aby bylo umožněno řidiči se zákazem řízení motorového vozidla v trvání nejméně jednoho roku taktéž odečítání trestných bodů na základě plynutí času.


9.4 Návrhy na změny v informování o bodovém stavu řidičů

Zásadní problém bodového systému v České republice autor práce shledává právě v oblasti informování řidičů o jejich bodovém hodnocení. Jedinou možností, jak se lze informovat o stavu trestných bodů v registru řidičů je prostřednictvím výpisu z bodového hodnocení řidiče nebo výpisu z evidenční karty řidiče (pozn. stav bodového systému k listopadu 2018). Náklady spojené s vyhotovením výpisů si navíc každý řidič hradí sám. Dále je řidič informován až při vybodování (tzn. dosažení 12 bodů) s následným odnětím řidičského oprávnění. V porovnání s ostatními analyzovanými státy Evropské unie (Německo a Rakousko) je tato situace z pohledu autora velice žalostná. Z těchto důvodů autor navrhuje změny uvedené v podkapitolách 9.4.1, 9.4.2 a 9.4.3.

9.4.1 Návrh na průběžné informování řidičů o bodovém stavu

V rámci této oblasti se lze inspirovat u analyzovaných německých a rakouských systémů. V obou zemích je řidič průběžně informován při spáchání deliktu (popřípadě při dosažení určitého počtu trestných bodů). Díky tomu se eliminuje riziko, že by došlo k odnětí řidičského oprávnění bez předchozího upozornění řidiče.

Na základě úpravy principu bodového systému, kterou autor práce navrhuje v kapitole 9.1, lze oznamovací povinnost uložit při dosažení (příp. překročení) 6 bodové hranice. Tuto povinnost by měly obecní úřady ORP podle trvalého bydliště. Pro oznamování bude použit podobný způsob jako v případě oznamování o dosažení 12 bodů (viz Obrázek 8). To znamená písemně doporučeným dopisem do vlastních rukou nebo elektronicky prostřednictvím datové schránky. Při dosažení minimálně 6 trestných bodů příslušný úřad oznámí řidiči, že se nachází právě v polovině (popř. za polovinou) celkového počtu trestných bodů a upozorní ho na opatření spojené s opakovaným protiprávním jednáním (odnětí řidičského oprávnění). Obsahem oznámení může být i doporučená účast na školení bezpečné jízdy v libovolném akreditovaném středisku. Díky tomuto upozornění bude řidič informován o svém bodovém stavu a konfrontován s důsledky bodového systému. Na tyto informace může následně reagovat pozitivní změnou svého chování (dodržovat pravidla silničního provozu nebo absolvovat kurz bezpečné jízdy pro odečet bodů).

PRAHA PRAHA PRAHA PRAHA	HLAVNÍ MĚSTO PRAHA MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY ODBOR DOPRAVNĚ SPRÁVNÍCH AGEND Oddělení evidence řidičů a odbavování občanů				
	Pan Jan VYBODOVANÝ nar. 13.3.1993 Pechova 13 140 00 Praha 4				
	Váš dopis zn.	Č.j. X-MHMP-DSA- 000001/XS	Vyřizuje / linka Uřednicková / 236005001	Datum 11.3.2019	
	Věc: Oznámení o dosažení (překročení) 6 bodové hranice stanovené pro informování o bodovém hodnocení řidiče.				

Magistrát hlavního města Prahy jako obecní úřad obce s rozšířenou působností, který na podkladě § 124 odst. 5 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, provádí v registru řidičů záznamy o počtech bodů dosažených řidiči v bodovém hodnocení a o odečtu bodů, Vám tímto sděluje, že jste ke dni **7.3.2019** dosáhl **počtu 6 trestných bodů** podle bodového hodnocení porušením povinností stanovených zákonem č. 361/2000 Sb.

Tímto Vás také upozorňujeme, že při dosažení celkového počtu 12 bodů podle bodového hodnocení porušení povinností stanovených zákonem č. 361/2000 Sb. budete vyzván podle § 123 c odst. 3 citovaného zákona k odevzdání řidičského průkazu a mezinárodního řidičského průkazu (pokud jste jeho držitelem) úřadu registru řidičů Magistrátu hlavního města Prahy v Praze 1, Jungmannova 35/29 nejpozději do 5 pracovních dnů ode dne doručení oznámení v úřední době registru řidičů. Po uplynutí této lhůty pozbýváte řidičské oprávnění (§ 123c odst. 3 zákona 361/2000 Sb.).

Dovolujeme si Vám také doporučit účast na kurzu bezpečné jízdy v akreditovaném středisku bezpečné jízdy, kde lze po splnění zákonem č. 361/2000 Sb. stanovených podmínek odečíst celkem 3 trestné body.

Ing. Jan Uředník
vedoucí

Sídlo: Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1
Pracoviště: Jungmannova 29/35, 110 00 Praha 1
tel. 236 001 111, fax 236 007 149
e-mail: dsa@cityofprague.cz

Obrázek 8 Návrh konkrétní podoby oznámení o dosažení (překročení) 6 bodové hranice

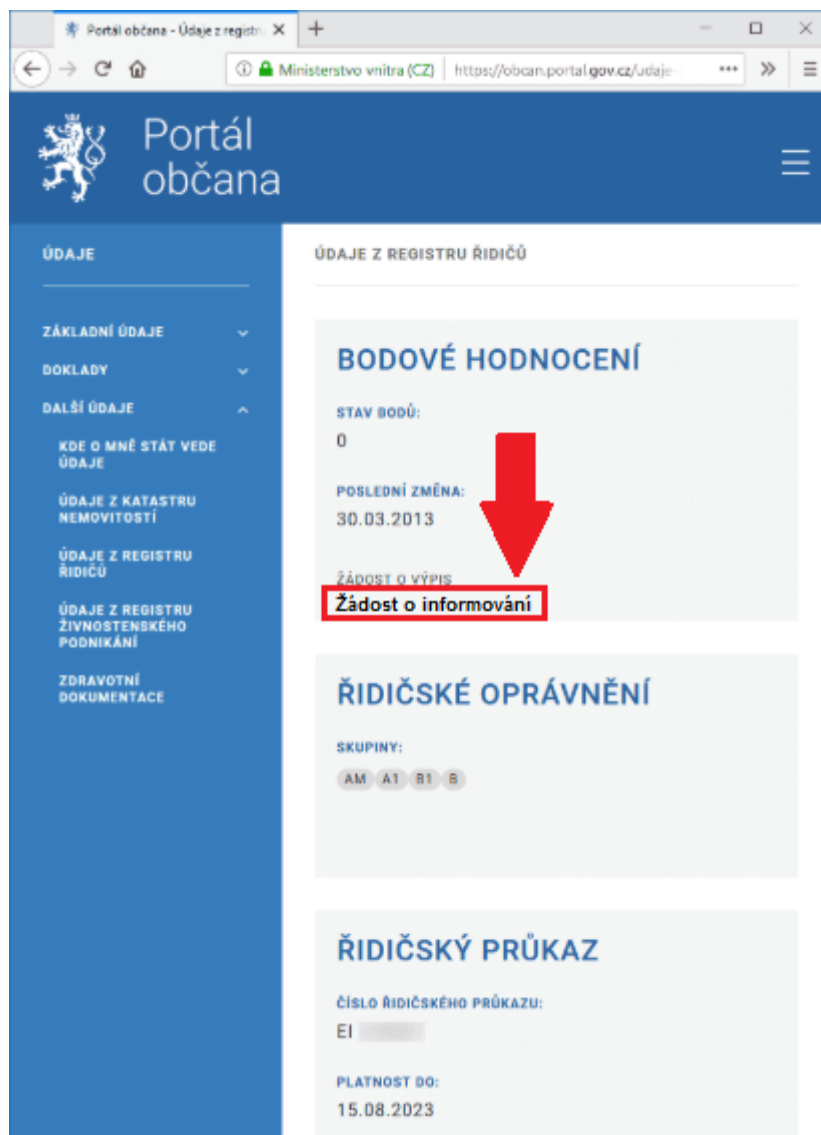
Zdroj: (6), úprava autor

9.4.2 Návrh na informování řidičů o změně bodového stavu

Tato problematika je spojená zejména s informováním řidiče o jakémkoliv změně bodového stavu v bodovém hodnocení řidiče. Jedná se jak o změnu při obdržení (příčtení) trestných bodů po spáchání dopravního přestupku nebo trestného činu, tak zároveň i odečtení příslušných bodů v rámci absolvování kurzu bezpečné jízdy, uplynutí časových lhůt apod. V České republice řidič motorového vozidla nemá jinou možnost, kromě výpisů z bodového hodnocení nebo evidenční karty řidiče, jak se informovat o změnách svého bodového stavu. To je dle názoru autora nepřijatelné, a proto navrhuje tyto změny.

Zjištění informací online

Od února 2019 si může řidič motorového vozidla zjistit stav svých bodů přes Portál občana. Tato možnost je ale zpřístupněna pouze prostřednictvím elektronické občanky (eObčanka) nebo datové schránky. K prosinci 2018 využilo eObčanku přes 570 000 občanů, což je cca 5 % obyvatel České republiky. (45) Autor práce je toho názoru, že zjišťování bodového konta online např. prostřednictvím Portálu občana je do budoucna správná cesta. V Německu je sledování bodového konta online již běžným standardem. Dle autora práce by tato možnost měla být zpřístupněna většímu počtu obyvatel. To ale znamená, že by muselo dojít např. k plošnému rozšíření používání elektronických občanek, popř. k vyššímu využití datových schránek fyzickými osobami. Na základě platformy Portál občana autor práce navrhuje rozšíření možnosti informování řidičů prostřednictvím SMS zpráv nebo e-mailem (viz Obrázek 9).



Obrázek 9 Návrh na informování řidiče při změně v bodovém hodnocení

Zdroj: (46), úprava autor

Díky tomu by byl řidič informován SMS zprávou, popřípadě e-mailem při každé změně bodového stavu. Tento způsob informování by probíhal na základě vyplnění žádosti občana přímo na Portálu občana. Žádost o informace z bodového hodnocení řidiče by obsahovala zejména identifikační údaje žadatele. Autorem práce navrhovaná podoba žádosti o zasílání informací při změnách v bodovém hodnocení řidiče je uvedena na obrázku (Obrázek 10).

Portál občana - Žádost o

Ministerstvo vnitra (CZ) | https://obcan.portal.gov.cz/zadost

← ŽÁDOST O INFORMACE Z BODOVÉHO HODNOCENÍ ŘIDIČE

PODÁNÍ

ŽÁDOST O INFORMOVÁNÍ

PODÁNÍ VŮČI STÁTNÍ SPRÁVĚ

ŽÁDOST O INFORMACE Z BODOVÉHO HODNOCENÍ

Tento formulář Vám umožní zasílání informací o změnách v bodovém hodnocení řidičů. Informace jsou poskytovány z centrálního registru řidičů vedeného Ministerstvem dopravy, jehož součástí je právě i evidence bodového hodnocení. Zasláná zpráva má pouze informativní charakter pro občany.

Žádám o informace z bodového hodnocení řidiče:

Jméno a příjmení žadatele

Číslo řidičského průkazu

Datum narození

Místo narození

Bydliště

Telefonní číslo

E-mail

Žádost může elektronicky provádět pouze oprávněná osoba, na kterou je žádost podána.

Po vyplnění a odeslání formuláře Vám budou zaslány informace na Vaše telefonní číslo, popřípadě e-mail.

ODESLAT

Obrázek 10 Návrh podoby žádosti o informace z bodového hodnocení řidiče

Zdroj: (46), úprava autor

Autor této práce na obrázku (Obrázek 11) uvádí navrhovanou podobu obdržené SMS zprávy při fiktivním dopravním přestupku překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o 24 km/h. Dle autora práce je zásadní, aby SMS zpráva obsahovala následující informace:

- datum záznamu trestných bodů do registru řidičů,
- počet bodů obdržených za protiprávní jednání,
- aktuální výši bodového stavu řidiče,
- odkaz na webovou stránku Portálu občana, kde by se řidič dozvěděl více informací (např. jak a kde lze trestné body umazat – akreditovaná střediska bezpečné jízdy),
- odkaz na paragraf zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů, podle kterého si může řidič dohledat o jaký přestupek se jedná. (8) Tento údaj autor práce shledává obzvlášť důležitým.

Obsahově stejné informace by měla i e-mailová zpráva.



Obrázek 11 Návrh podoby SMS zprávy při změně bodů v registru řidičů

Zdroj: (47), úprava autor

9.4.3 Návrh na informování prostřednictvím policie

Autor práce je názoru, že ke zlepšení informovanosti řidičů ohledně obdržených bodů by současně přispěla i povinnost příslušníků police verbálně oznámit řidiči, že mu za projednávaný přestupek hrozí příslušný počet bodů. Například rakouská policie tento způsob informování řidičů běžně praktikuje.

Zároveň autor práce navrhuje, aby k této informaci byl uveden i příslušný paragraf zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů (8), podle kterého lze dohledat o jaký delikt se jedná. Autor práce shledává tuto dílčí úpravu velmi významnou, jelikož se jedná o prvotní informaci, ve které se řidič dozví, že mu hrozí připsání trestných bodů. A s tímto zjištěním může dále naložit podle vlastního uvážení (např. zjistit si informace o deliktu na internetu, ověřit si počet bodů na Czech POINTu apod.).

Pro fiktivní dopravní přestupek překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o 24 km/h autor práce navrhuje použití oznámení například v této podobě:

... Pane řidiči, dopustil jste se bodovaného jednání proti pravidlům silničního provozu podle § 125c / 1f) 3. zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu. Za toto protiprávní jednání Vám hrozí 3 body do Vašeho bodového hodnocení ...

10 NÁVRHY ZMĚN V SANKCIONOVÁNÍ ANALYZOVANÝCH DOPRAVNÍCH PŘESTUPKŮ

Obsahem této kapitoly jsou autorem práce uvedené návrhy na změnu v sankcionování bodovaných dopravních přestupků. Zpracování návrhů bylo provedeno na základě analýzy vybraných přestupků v oblasti silniční dopravy v České republice (viz kapitola 3) s využitím poznatků (zkušeností) z Německa a Rakouska. Konkrétně se jedná o tyto dopravní přestupky:

- překročení rychlosti v obci i mimo obec,
- nepřipoutání bezpečnostním pásem nebo neužití ochranné přilby,
- používání mobilního telefonu při řízení vozidla.

Autor práce je toho názoru, že předložené návrhy přispějí k zefektivnění sankcionování v oblasti dopravních přestupků, aniž by došlo k výraznému prohloubení represe na pozemních komunikacích v ČR. Zároveň je názoru, že uvedené návrhy významně zvýší bezpečnost silničního provozu a posílí respektování pravidel silničního provozu.

10.1 Návrh na změny v sankcionování dopravního přestupku překročení rychlosti

Z důvodu vysoké četnosti bodovaného jednání překročení rychlosti v obci i mimo obec a s ohledem na závažné následky dopravních nehod, které se staly z důvodu nepřiměřené rychlosti, autor práce uvádí v této kapitole zpřísňující návrhy v rámci sankcionování tohoto typu dopravního přestupku. Jednotlivé návrhy jsou blíže specifikovány v uvedených tabulkách (Tabulka 19, Tabulka 20).

Po vzoru Německa autor práce navrhuje zásadní změnu v rámci intervalů překročení rychlosti. Konkrétně tato úprava spočívá v rozdělení překročení rychlosti do více intervalů, díky čemuž lze daný přestupek řešit v užším rychlostním rozpětí a sankcionování řidičů tak bude dle autora práce spravedlivější. Neboli řidič nebude za překročení rychlosti např. o 7 km/h v obci sankcionován stejně jako řidič, který v obci překročil dovolenou rychlost o 18 km/h. Současná podoba sankcí (březen 2019) by v tomto případě trestala oba přestupky stejně.

Autor práce navrhuje taktéž po vzoru Německa přijmout jednotné fixní sazby za pokuty. Tohoto způsobu sankcionování by bylo využito v případě udělení pokuty příkazem na místě. Zároveň tento způsob sjednotí často rozdílné rozhodování příslušníků policie o výši pokut. Díky tomu bude sankcionování jednotné, zamezí se nespravedlivému sankcionování každého řidiče odlišnou výší pokuty a zároveň se eliminují jakékoliv snahy řidičů smlouvat o výši pokuty.

Při implementaci této změny do praxe by bylo zároveň vhodné rozšířit použití platebních terminálů v policejních vozidlech. Díky tomu by bylo možné platit platební kartou nebo mobilním telefonem při nedostatku finanční hotovosti na místě.

Ve správním řízení autor práce navrhuje zachovat pokuty definované v určitém rozmezí („do částky“), nicméně navrhuje jejich zpřísnění oproti fixním sazbám za pokuty projednávané příkazem na místě.

Další zpřísnující úprava spočívá v přerozdělení trestných bodů podle autorem nově navrhovaného principu bodového systému v České republice viz kapitola 9.1. Konkrétně se jedná o dopravní přestupy překročení nejvyšší dovolené rychlosti o 20 km/h a více v obci a 30 km/h a více mimo obec a současně o 40 km/h a více v obci a 50 km/h a více mimo obec. U těchto přestupků autor navrhuje zvýšit současný počet trestných bodů o jeden bod.

10.1.1 Navrhovaná změna v sankcionování dopravního přestupku překročení rychlosti v obci

V tabulce (Tabulka 19) autor práce uvádí navrhovanou změnu týkající se sankcí (výše pokut, počet trestných bodů, zákazu řízení motorových vozidel) za překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci.

Výše pokut příkazem na místě v ČR byla autorem práce stanovena podle vzorce (2) s využitím konkrétních sazeb z Německa.

$$PNM_{\check{R}} \cong K_{EUR} \cdot S_{N\check{E}M} \quad [K\check{c}] \quad (2)$$

Kde:

$PNM_{\check{R}}$ příkaz na místě v České republice [Kč]

K_{EUR} kurz eura k 7.12.2018 (29) (tzn. 1 EUR = 25,85 Kč) [Kč]

$S_{N\check{E}M}$ sazba za delikt v Německu [EUR]

Pro stanovení výše pokuty příkazem na místě v ČR pro interval překročení rychlosti v obci v rozmezí **6–9 km/h** je do vzorce (2) dosazeno za $K_{EUR} = 25,85 \text{ Kč}$ a za $S_{N\check{E}M} = 15 \text{ EUR}$ (jedná se o fixní sazbu používanou v Německu za překročení rychlosti v obci do 10 km/h). Po dosazení vyjde hodnota cca **388 Kč**. S ohledem na autorův subjektivní postoj k výši dané pokuty, přehlednému (popř. logickému) odstupňování jednotlivých pokut a s přihlédnutím na druhy používaných bankovek v České republice je tento výsledek autorem práce zaokrouhlen na **500 Kč**. To je konečná sazba nově navrhované pokuty příkazem na místě v ČR.

Na základě tohoto principu jsou autorem stanoveny i ostatní výše pokut příkazem na místě v České republice za nepřiměřenou rychlost v obci. K výpočtu byly využity následující německé fixní sazby pro příslušné intervaly překročení rychlosti v obci.

Interval překročení rychlosti v Německu(km/h)	Fixní sazba SNĚM (EUR)
16–20	35
26–30	100
31–40	160

Tabulka 19 Návrh sankcí při dopravním přestupku překročení rychlosti v obci

Překročení rychlosti (km/h)	Pokuta (Kč)	Trestné body	Zákaz řízení motorových vozidel (měsíců)
6–9	500 PNM 1 500–2 500 SŘ	2	–
10–19	1 000 PNM 1 500–2 500 SŘ	2	–
20–29	2 500 PNM 5 000–10 000 SŘ	4	1–6 (pokud 2krát a vícekrát během 1 roku)
30–39	4 000 PNM 5 000–10 000 SŘ	4	1–6 (pokud 2krát a vícekrát během 1 roku)
nad 40	10 000–20 000 SŘ	6	6–12

Zdroj: autor

Vysvětlivky k tabulce: PNM – příkaz na místě; SŘ – správní řízení

10.1.2 Navrhovaná změna v sankcionování dopravního přestupku překročení rychlosti mimo obec

Autor práce předkládá v tabulce (Tabulka 20) návrh na změnu v sankcionování (výše pokut, počet trestných bodů, zákazu řízení motorových vozidel) dopravního přestupku překročení nejvyšší dovolené rychlosti mimo obec.

Výše pokut příkazem na místě v České republice byla autorem práce stanovena podle vzorce (3) s využitím fixních sazeb z Německa. V jednom konkrétním případě, a to překročení rychlosti mimo obec v rychlostním intervalu od 20 do 29 km/h, autor práce použil sazbu blokové pokuty z Rakouska.

$$PNM_{\check{C}R} \cong K_{EUR} \cdot S_{N\check{E}M/RAK} \quad [K\check{c}] \quad (3)$$

Kde:

$PNM_{\check{C}R}$ příkaz na místě v České republice [Kč]

K_{EUR} kurz eura k 7.12.2018 (29) (tzn. 1 EUR = 25,85 Kč) [Kč]

$S_{N\check{E}M/RAK}$ sazba za delikt v Německu nebo Rakousku [EUR]

Pro stanovení výše pokuty příkazem na místě v ČR pro interval překročení rychlosti mimo obec v rozmezí **20–29 km/h** je do vzorce (3) dosazeno za $K_{EUR} = 25,85 \text{ Kč}$ a za $S_{N\check{E}M/RAK} = 50 \text{ EUR}$ (jedná se o sazbu blokové pokuty používané v Rakousku za překročení rychlosti mimo obec do 30 km/h). Po dosazení vyjde hodnota cca **1 293 Kč**. S ohledem na autorův subjektivní názor na výši dané pokuty, přehlednému (popř. logickému) odstupňování jednotlivých pokut včetně přihlídnutí k druhům používaných bankovek v ČR je tento výsledek autorem práce zaokrouhlen na **1 500 Kč**. To je konečná sazba nově navrhované pokuty příkazem na místě v ČR.

Na základě tohoto principu jsou autorem stanoveny i ostatní výše pokut příkazem na místě v České republice za nepřiměřenou rychlost mimo obec. Pro výpočet byly autorem práce využity německé fixní sazby pro příslušné intervaly překročení rychlosti mimo obec.

Interval překročení rychlosti v Německu(km/h)	Fixní sazba $S_{N\check{E}M}$ (EUR)
16–20	30
31–40	120
41–50	160

Tabulka 20 Návrh sankcí při dopravním přestupku překročení rychlosti mimo obec

Překročení rychlosti (km/h)	Pokuta (Kč)	Trestné body	Zákaz řízení motorových vozidel (měsíců)
11–19	750 PNM 1 500–2 500 SŘ	2	–
20–29	1 500 PNM 1 500–2 500 SŘ	2	–
30–39	3 000 PNM 5 000–10 000 SŘ	4	1–6 (pokud 2krát a vícekrát během 1 roku)
40–49	4 000 PNM 5 000–10 000 SŘ	4	1–6 (pokud 2krát a vícekrát během 1 roku)
nad 50	10 000–20 000 SŘ	6	6–12

Zdroj: autor

Vysvětlivky k tabulce: PNM – příkaz na místě; SŘ – správní řízení

10.2 Návrh na změnu v sankcionování dopravního přestupku nepřipoutání bezpečnostním pásem nebo neužití ochranné přilby

Nepřipoutání bezpečnostním pásem nebo neužití ochranné přilby je v České republice druhý nejčastěji bodovaný přestupek. I přes tuto skutečnost autor práce navrhuje zmírnění sankcí. Zejména v bodovém ohodnocení deliktu a taktéž ve výši pokuty, kterou lze obdržet. Autor práce navrhuje:

- použití jednoznačně stanovených přímých sazeb za pokutu udělenou příkazem na místě,
- zachovat výši pokut definovanou „do částky“ ve správním řízení,
- snížit bodové ohodnocení dopravního přestupku o jeden trestný bod.

Důvodem je fakt, že v Německu i v Rakousku hrozí řidičům za stejný přestupek nižší sankce než v ČR. Zároveň je autor práce názoru, že dospělý člověk rozhoduje o svém životě sám (respektive o použití bezpečnostního pásu nebo ochranné přilby). Pokud tak neučiní, bere na sebe veškeré riziko, spojené s následky při dopravní nehodě (újma na zdraví, smrt). Dalším důvodem je dle autora práce menší závažnost přestupku (popř. menší ohrožení silničního provozu) než např. při použití mobilního telefonu během řízení vozidla.

Na základě uvedených důvodů autor práce předkládá návrh na snížení sankcí za tento dopravní přestupek v tabulce (Tabulka 21).

Tabulka 21 Návrh sankcí při dopravním přestupku nepřipoutání bezpečnostním pásem nebo neužití ochranné přilby

Jednání	Pokuta (Kč)	Trestné body
nepřipoutání bezpečnostním pásem	500 PNM	2
neužití ochranné přilby	1 500–2 500 SŘ	

Zdroj: autor

Vysvětlivky k tabulce: PNM – příkaz na místě; SŘ – správní řízení

10.3 Návrh na změnu v sankcionování dopravního přestupku používání mobilního telefonu při řízení vozidla

Autor práce shledává dopravní přestupek používání mobilního telefonu při řízení vozidla velice závažným pro bezpečnost silničního provozu. Řidič se plně nevěnuje řízení a stává se nebezpečným pro ostatní účastníky silničního provozu (chodce, cyklisty, ostatní řidiče). Není výjimkou, že následkem tohoto protiprávního jednání jsou i tragické dopravní nehody. Z uvedených důvodů je autor práce k používání mobilního telefonu při řízení vozidla

nekompromisní a velice přísný. Autor práce předkládá návrh na změnu v sankcionování řešeného přestupku v této podobě:

- vyšší konkrétní pevné sazby pro pokuty příkazem na místě (po vzoru Německa),
- vyšší pokuty definované „do částky“ ve správním řízení,
- vyšší bodové ohodnocení dopravního přestupku o 2 trestné body.

Autorem uvedený návrh je konkretizován v tabulce (Tabulka 22).

Tabulka 22 Návrh sankcí při dopravním přestupku použití telefonu při řízení vozidla

Jednání	Pokuta (Kč)	Trestné body
použití telefonu při řízení	2 500 PNM 2 500–5 000 SŘ	4

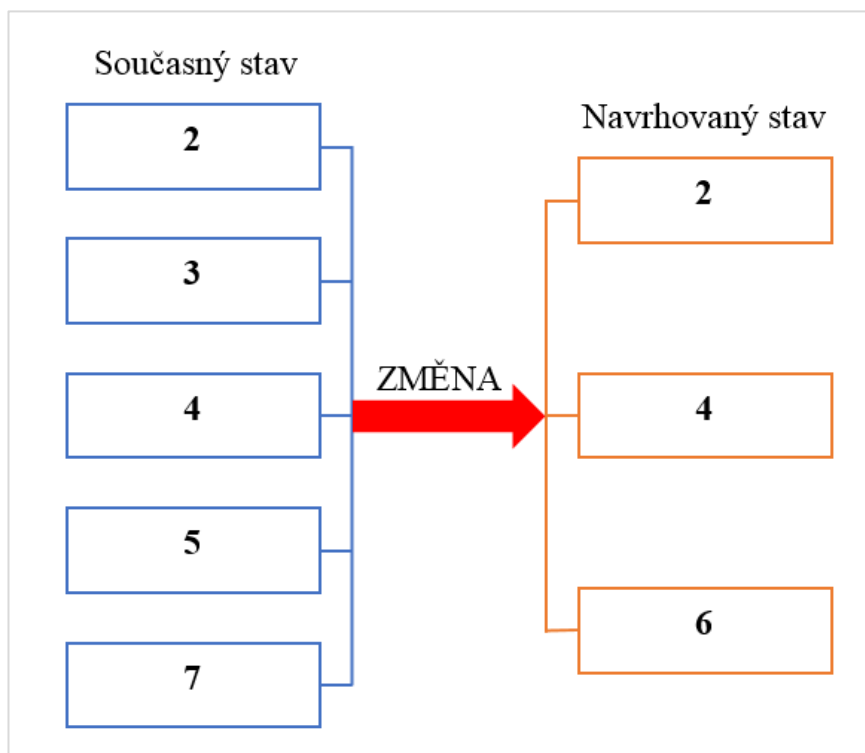
Zdroj: autor

Vysvětlivky k tabulce: PNM – příkaz na místě; SŘ – správní řízení

11 ZHODNOCENÍ NÁVRHŮ

Cílem všech autorem předložených návrhů týkající se změn v bodovém systému České republiky je snaha o jeho **zprehlednění a odstranění nedostatků**, které dle názoru autora současný bodový systém ČR má (k březnu 2019). V autorových návrzích je také snaha o **sjednocení** (resp. převzetí zkušeností) s **bodovými systémy Německa a Rakouska**.

V kapitole 9.1 je autorem práce uveden návrh na změnu současného principu bodového systému v České republice. Hlavní změnou je **nové bodové ohodnocení dopravních přestupků 2, 4 a 6** trestnými body při zachování 12 bodové hranice pro odnětí řidičského oprávnění (viz Obrázek 12). V důsledku této změny bude použit podobný princip „tříkrát a dost“ jako v Rakousku a zároveň dojde k vymezení nového principu „dvakrát a dost“ pro 6 bodové delikty. Díky této změně lze efektivněji postihovat řidiče (odejmout řidičské oprávnění), kteří se opakovaně dopouští protiprávního jednání na úseku silniční dopravy. Autor je názoru, že v důsledku navrhované změny se zvýší bezpečnost na pozemních komunikacích v ČR. Neméně důležitou skutečností je také vymezení minimální 6 bodové hranice pro varování řidičů o stavu jejich bodového hodnocení.



Obrázek 12 Návrh změny v bodovém ohodnocení dopravních přestupků

Zdroj: autor

V kapitole 9.1.1 autor práce navrhuje **odstupňovat lhůty pro navrácení řidičského oprávnění** při vícečetném vybodování. Autor navrhuje odstupňovat lhůty v této podobě:

- 1 rok při prvním vybodování,
- 2 roky při druhém vybodování,
- 5 let při každém dalším vybodování.

Autor práce je toho názoru, že uvedený návrh je spravedlivý pro řidiče, kteří se výjimečně „nevědomky“ vybodují a zároveň nekompromisní pro řidiče recidivisty, kteří opakovaně porušují pravidla silničního provozu. Při protiprávním řízení po vybodování zahájí s řidičem trestné řízení za „Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání“ s trestem odnětí svobody až na 2 roky. Tato změna dle autora práce zásadně přispěje k vyšší bezpečnosti na pozemních komunikacích v ČR.

V kapitole 9.1.2 je autorem práce uveden návrh na **úpravu podmínek pro odečtení 3 bodů** po absolvování kurzu bezpečné jízdy v akreditovaném středisku bezpečné jízdy. Tato úprava je vázána na autorem navrhovanou změnu v kapitole 9.1. Z toho důvodu autor práce navrhuje upravit podmínky následovně:

- ke dni ukončení školení bezpečné jízdy v akreditovaném středisku bezpečné jízdy nemít více jak 8 bodů v bodovém hodnocení řidiče,
- nemít žádný jednorázový 6 bodový přestupek,
- ostatní podmínky jsou beze změn.

V kapitole 9.2 autor práce podává **návrh na podobu námitky proti záznamu bodů** v registru řidičů. Autorem navržená podoba námitky může sloužit jako oficiální vzor, který lze univerzálně použít. Důvodem návrhu je současná neexistence tohoto tiskopisu a následkem toho i nevědomost řidičů, jak námitky sepsat. Tento návrh významně ulehčí práci řidičům motorových vozidel, kterým přišlo oznámení o vybodování.

V kapitole 9.3 týkající se odečítání trestných bodů na základě plynutí času (tzn. po 12, 24, popř. 36 kalendářních měsících) autor práce předkládá **návrh na sjednocení možnosti odečítat trestné body** tímto způsobem jak pro vybodované řidiče, tak pro řidiče se zákazem řízení motorových vozidel v trvání nejméně jednoho roku. V současné době (březen 2019) není dovoleno pro druhý uvedený případ odečítat trestné body na základě plynutí času. Autor práce je názoru, že tato úprava odstraní současnou nevyváženost obou případů a zmírní nespravedlivost.

V kapitole 9.4 je dle názoru autora řešen zásadní problém současné podoby (březen 2019) bodového systému v ČR, kterým je omezený způsob informování řidiče o bodovém stavu. Autor práce převzal poznatky z analýzy bodových systémů v Německu a Rakousku, které následně uplatnil při zpracování vlastních návrhů. Autor práce **navrhuje povinně informovat řidiče**, který dosáhne minimálně 6 bodů v bodovém hodnocení, o skutečnosti, že se nachází v polovině (popř. za polovinou) trestných bodů, které lze maximálně obdržet (Obrázek 13). Zároveň bude obeznámen s následky při dalším protiprávním jednání a také mu bude doporučeno absolvovat kurz bezpečné jízdy v akreditovaném středisku bezpečné jízdy. Tato oznamovací povinnost bude v gesci obecních úřadů ORP podle trvalého bydliště. Díky této úpravě bude každý řidič nejméně jednou informován před odejmutím řidičského oprávnění následkem vybodování. Dále autor práce předkládá **návrh na možnost řidiče informovat se online** na Portálu občana. Tento způsob je například v Německu již běžně dostupný. Na základě platformy Portál občana autor zároveň navrhuje možnost **informovat řidiče prostřednictvím SMS zpráv nebo e-mailem**. Díky tomuto návrhu lze řidiče průběžně informovat při jakékoliv změně v bodovém hodnocení. Poslední autorův návrh v rámci informování řidiče o bodovém stavu se týká příslušníků **policie**. Ti by měli povinnost verbálně **upozornit řidiče, že mu za projednávaný delikt hrozí příslušný počet trestných bodů**. Uvedené návrhy z hlediska autora významně přispějí ke zlepšení informovanosti řidičů o jejich bodovém stavu a zamezí se odnětí řidičského oprávnění bez předchozího varování. Zároveň se předloženými návrhy zvýší možnosti řidiče, jak se informovat a být informován o změnách v bodovém hodnocení.



Obrázek 13 Informování řidiče při dosažení (překročení) 6 bodů v bodovém hodnocení řidiče

Zdroj: autor

Cílem všech autorem uvedených návrhů na změny v sankcích u analyzovaných dopravních přestupků v ČR je snaha o **zefektivnění procesu sankcionování**. Dalšími cíli těchto návrhů je **snížení četnosti bodovaných dopravních přestupků** na pozemních komunikacích v České republice a **zvýšení BESIP**.

V kapitole 10.1 autor práce navrhuje **zpřísnující návrhy pro sankcionování** (výše pokut, počet trestných bodů apod.) protiprávního jednání **překročení rychlosti v obci i mimo obec**. Autor práce také po vzoru Německa navrhuje **změny v rámci intervalů překročení rychlosti** a současně **použití jednotných fixních sazeb za pokuty**. Tento způsob bude využit při sankcionování příkazem na místě. Pokuty projednávané ve správním řízení budou ponechány v rozmezí „od“ „do“. Díky této úpravě se předejde případnému smlouvání řidičů o výši pokuty a zároveň se odstraní rozdílné výše pokut u jednotlivých případů. Autor práce u tohoto typu přestupku také navrhuje **přerozdělení trestných bodů** dle nově autorem navrženého principu bodového systému v ČR (viz Tabulka 23). Autor práce je toho názoru, že uvedené návrhy by mohly přispět k redukci počtu bodovaných jednání překročení rychlosti a současně by mohly pozitivně ovlivnit počet dopravních nehod, jejichž příčinou byla právě nepřiměřená rychlost.

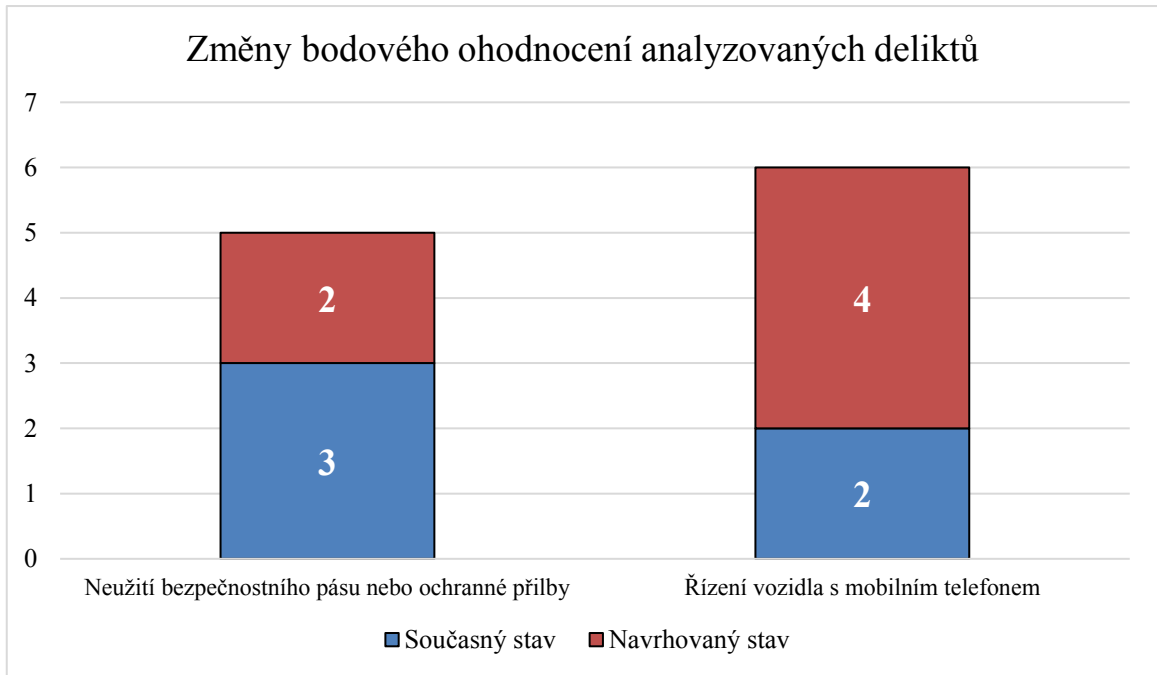
Tabulka 23 Změny v bodovém ohodnocení u deliktu překročení rychlosti

Porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích	Počet bodů	Počet bodů (nově)
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	6
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	4
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	2	2

Zdroj: (8), úprava autor

V kapitole 10.2, která se zabývá sankcionováním dopravního přestupku **nepřipoutání se bezpečnostním pásem nebo neužitím ochranné přilby**, autor práce navrhuje zmírnění sankcí. Konkrétně se jedná o **zmírnění výše pokut** a současně **snížení bodového ohodnocení přestupku** (viz Obrázek 14). U tohoto typu deliktu autor práce taktéž navrhuje **použití jednoznačně stanovených přímých sazeb** pro pokuty příkazem na místě. Zmírnění sankcí autor práce navrhuje z toho důvodu, že se dle jeho názoru jedná o méně závažný přestupek s menším vlivem na ohrožení silničního provozu na rozdíl od jiných přestupků (např. použití mobilního telefonu při řízení vozidla).

V kapitole 10.3 autor práce předkládá **zpřísnující návrh na sankcionování** protiprávního jednání **používání mobilního telefonu při řízení vozidla**. Pro tento typ deliktu je autor práce velice striktní, jelikož dle jeho názoru významně ohrožuje ostatní účastníky silničního provozu. Z tohoto důvodu autor práce navrhuje **vyšší konkrétní pevné sazby** pro pokuty příkazem na místě a **vyšší bodové ohodnocení** tohoto deliktu (viz Obrázek 14). Navržené sankce by mohly být pro řidiče dostatečně odrazující, díky čemuž by se zvýšila bezpečnost silničního provozu.



Obrázek 14 Změny bodového ohodnocení analyzovaných deliktů

Zdroj: autor

ZÁVĚR

V diplomové práci autor provedl analýzu bodových systémů v České republice a ve vybraných státech Evropské unie (Německo, Rakousko). Důležitost bodového systému autor práce shledává zejména v možnosti postihovat opakované páchaní dopravních přestupků a trestných činů proti pravidlům silničního provozu, a tím i zvyšovat bezpečnost silničního provozu. Analytická část diplomové práce obsahuje též analýzu vybraných bodovaných dopravních přestupků v České republice, Německu a Rakousku. V těchto zemích autor analyzoval proces sankcionování za:

- překročení rychlosti (v obci, mimo obec),
- nepřipoutání bezpečnostním pásem nebo neuzítí ochranné přilby,
- používání mobilního telefonu při řízení vozidla.

Zjištěné údaje z analytické části autor práce použil pro závěrečnou komparaci analyzovaných bodových systémů podle různých hledisek a pro porovnání sankcí za analyzované dopravní přestupky v těchto třech státech EU. Pro vyšší přehlednost autor uvedl výsledky závěrečné komparace v tabulkách.

Na základě analytické části autor práce předložil konkrétní návrhy na změny v bodovém systému České republiky, které přispějí k jeho zpřehlednění a eliminaci jeho negativních stránek. Návrhová část také obsahuje autorem uvedené návrhy na změny v sankcionování u analyzovaných dopravních přestupků za účelem jeho zefektivnění a redukci počtu bodovaných přestupků na úseku silniční dopravy. Autor práce je názoru, že předložené návrhy přispějí ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu v České republice.

Přínosy diplomové práce:

- **podrobná analýza bodových systémů České republiky, Německa a Rakouska,**
- **detailní analýza bodově ohodnocených dopravních přestupků v České republice, Německu a Rakousku,**
- **závěrečná komparace analytické části,**
- **návrhy změn bodového systému v České republice,**
- **návrhy změn v sankcionování analyzovaných dopravních přestupků v České republice.**

SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ

- (1) Informace o stavu bodového systému v České republice. Ministerstvo dopravy ČR [online]. [cit. 2018-12-03]. Dostupné z: https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-bodovanych-ridicu/Statistiky-bodovanych-ridicu-za-rok-2014/1404_BR.pdf.aspx
- (2) Základní informace o EU. Evropská unie [online]. [cit. 2018-12-03]. Dostupné z: https://europa.eu/european-union/about-eu/countries_cs
- (3) Nový bodový systém v Portugalsku. UAMK [online]. [cit. 2018-12-03]. Dostupné z: <http://www.uamk.cz/aktuality/1379-novy-bodovy-system-v-portugalsku>
- (4) Portugalsko spustilo od června bodový systém. Parlamentní listy [online]. [cit. 2018-12-03]. Dostupné z: <https://www.parlamentnilisty.cz/zpravy/tiskovezpravy/Tym-silnicni-bezpecnosti-upozornuje-ze-Portugalsko-spustilo-od-cervna-bodovy-system-440465>
- (5) Evropa a bodové systémy. Truck-business [online]. [cit. 2018-12-03]. Dostupné z: <http://www.truck-business.cz/aktualni-cislo-1/truck-a-business-3-2007/evropa-a-bodove-systemy.html>
- (6) Bodový systém. 12 bodů [online]. [cit. 2018-12-03]. Dostupné z: <https://www.12bodu.cz/>
- (7) Novela bodového systému v České republice. Ministerstvo dopravy ČR [online]. 2016 [cit. 2018-12-03]. Dostupné z: <http://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Potrebujeme-prehlednejsi-bodovy-system-a-ucinne-sa>
- (8) Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.
- (9) KLEPRLÍK, Jaroslav. Opatření na eliminaci dopravní nehodovosti v oblasti nepřiměřené rychlosti. Silniční obzor: Road review. 2016, 77(5), 140-145. ISSN 0322-7154.
- (10) Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů
- (11) Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů
- (12) Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů
- (13) Důvodová zpráva k bodovému systému. Bodový systém [online]. [cit. 2018-12-03]. Dostupné z: <http://www.bodovysystem.cz/Proc-bodovy-system/>

- (14) Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů
- (15) Žádost o odečet bodů. Magistrát města Karlovy Vary [online]. [cit. 2018-12-03]. Dostupné z: https://mmkv.cz/sites/default/files/dokuemnty/4-odecet_bodu-bezpecna_jizda.pdf
- (16) Vyhláška č. 156/2008 Sb., 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., ve znění pozdějších předpisů
- (17) Statistiky a informace Czech POINT. Czech POINT [online]. [cit. 2018-12-03]. Dostupné z: <http://www.czechpoint.cz/public/statistiky-a-informace/>
- (18) Výpis z bodového hodnocení řidiče. Ministerstvo vnitra ČR [online]. [cit. 2018-12-03]. Dostupné z: <https://www.mvcr.cz/clanek/vypis-bodoveho-hodnoceni-ridice-kdykoliv-a-zdarma.aspx>
- (19) Statistiky přestupků a trestných činů. Ministerstvo dopravy ČR [online]. [cit. 2018-12-03]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Statistiky?mssfd=Silni%C4%8Dn%C3%AD+doprava&mssff=Statistiky+k+bodov%C3%A9mu+hodnocen%C3%AD>
- (20) Jak funguje bodový systém v Německu. AUTO.CZ [online]. [cit. 2018-12-07]. Dostupné z: <http://www.auto.cz/jak-funguje-bodovy-system-v-nemecku-rozhovor-s-expertem-tv-sd-12930>
- (21) Autem do Německa. AUTOREVUE.CZ [online]. [cit. 2018-12-07]. Dostupné z: <https://www.autorevue.cz/autem-do-nemecka-sazebnik-pokut-a-nektere-zvlastnosti-z-predpisu>
- (22) Straßenverkehrsgesetz (StVG), Zákon o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů
- (23) Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV), Nařízení o řidičských oprávněních, ve znění pozdějších předpisů
- (24) Bußgeldkatalog. Bußgeldkatalog 2018 [online]. [cit. 2018-12-07]. Dostupné z: <https://www.bussgeldkatalog.org/>
- (25) KBA. Kraftfahrt-Bundesamt [online]. [cit. 2018-12-07]. Dostupné z: https://www.kba.de/DE/Home/home_node.html
- (26) Nový bodový systém v Německu. DOPRAVA PLUS [online]. [cit. 2018-12-07]. Dostupné z: <http://dopravaplus.cz/novy-bodovy-system-v-nemecku-od-1-kvetna-2014/>

- (27) Bodový systém v Německu. Landeshauptstadt Mainz [online]. [cit. 2018-12-07]. Dostupné z: <https://www.mainz.de/vv/produkte/verkehrsueberwachung/181010100000074568.php>
- (28) Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), Německý zákon o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů
- (29) Kurzy měn: Kurzovní lístek ČNB. KURZYCZ [online]. 7.12.2018 [cit. 2018-12-08]. Dostupné z: <https://www.kurzy.cz/kurzy-men/>
- (30) Führerscheingesetz (FSG), Zákon o řidičských průkazech, ve znění pozdějších předpisů
- (31) Záznamový systém pro rakouské řidiče. Centrum dopravního výzkumu [online]. [cit. 2019-03-08]. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/zaznamovy-system-pro-rakouske-ridice/>
- (32) Nachschulungsverordnung (FSG-NV), Prováděcí vyhláška zákona o řidičských průkazech Führerscheingesetz (FSG), ve znění pozdějších předpisů
- (33) Straßenverkehrsordnung (StVO), Rakouský zákon o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů
- (34) Kraftfahrzeuggesetz (KFG), Zákon pro motorová vozidla, ve znění pozdějších předpisů
- (35) Záznamový systém. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie [online]. [cit. 2019-03-08]. Dostupné z: <https://www.bmvit.gv.at/index.html>
- (36) HOFFER, Martin. BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, INNOVATION UND TECHNOLOGIE. Informationen zum FührerscheinVormerksystem und andere Rechtsfolgen schwerer Verkehrsübertretungen. 4. vydání. ÖAMTC, 2013.
- (37) Záznamový systém v Rakousku. Fahrschule Fürböck [online]. [cit. 2019-03-08]. Dostupné z: <https://www.fuerboeck.at/verkehrsrecht/strafen-sanktionen/andere-sanktionen/vormerksystem/>
- (38) Rakouský záznamový systém: Jak to funguje. ÖAMTC [online]. [cit. 2019-03-08]. Dostupné z: <https://www.oeamtc.at/thema/fuehrerschein/fuehrerschein-vormerksystem-so-funktioniert-s-16186774>
- (39) Obecné informace o záznamovém systému v Rakousku. Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort [online]. [cit. 2019-03-08]. Dostupné z: <https://www.help.gv.at/Portal.Node/hlpd/public/content/4/Seite.041030.html>
- (40) Pokuty v Rakousku. Rakousko24 [online]. [cit. 2019-03-08]. Dostupné z: <https://rakousko24.cz/doprava/pokuty-v-rakousku/>

- (41) Katalog pokut v Rakousku. ÖAMTC [online]. [cit. 2019-03-08]. Dostupné z: <https://www.oeamtc.at/thema/vorschriften-straften/straftenkatalog-verkehrsstraften-in-oesterreich-16185874>
- (42) Maximální povolené rychlosti v Rakousku. ÖAMTC [online]. [cit. 2019-03-08]. Dostupné z: <https://www.oeamtc.at/thema/vorschriften-straften/zulaessige-hoehstgeschwindigkeiten-in-oesterreich-16182124>
- (43) Sankce ve správním řízení. ÖAMTC [online]. [cit. 2019-03-08]. Dostupné z: <https://www.oeamtc.at/thema/vorschriften-straften/verwaltungsstrafverfahren/>
- (44) Zákaz používání mobilního telefonu při řízení auta. ÖAMTC [online]. [cit. 2019-03-08]. Dostupné z: <https://www.oeamtc.at/thema/vorschriften-straften/handy-verbot-beim-autofahren-rechtliche-folgen-16182056>
- (45) Portál občana půl roku po spuštění: Česko je opět o krok blíže digitálnímu státu. Ministerstvo vnitra České republiky [online]. [cit. 2019-03-15]. Dostupné z: <https://www.mvcr.cz/clanek/portal-obcana-pul-roku-po-spusteni-cesko-je-opet-o-krok-blize-digitalnimu-statu.aspx>
- (46) Portál občana už je propojen s registrem řidičů a živnostenským rejstříkem. LUPAcz [online]. [cit. 2019-03-15]. Dostupné z: <https://www.lupa.cz/clanky/portal-obcana-uz-je-propojen-s-registrem-ridicu-a-zivnostenskym-rejstrikem/>
- (47) SMS zpráva na mobilu. Obrázky Google [online]. [cit. 2019-03-15]. Dostupné z: https://www.google.com/search?q=+&hl=cs&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwjs3-7eqIThAhVIbFAKHYSuAOAQ_AUIDigB&biw=1366&bih=625

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A Oznámení o dosažení 12 bodů v bodovém hodnocení	87
Příloha B Žádost o odečet bodů	88
Příloha C Výpis z bodového hodnocení řidiče	89
Příloha D Žádost o informace z Centrálního registru FAER.....	90
Příloha E Navrhovaná podoba námítky proti záznamu bodů	91



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
ODBOR DOPRAVNĚ SPRÁVNÍCH AGEND
Oddělení evidence fidičů a odbavování občanů



Pan
Jan VYBODOVANÝ
nar. 13.3.1993
Pechova 13
140 00 Praha 4

Váš dopis zn.	Č.j.	Vyřizuje / linka	Datum
	X-MHMP-DSA- 000001/XX	Uřednicková / 236005001	11.11.2018

Věc: Oznámení o dosažení 12 bodů v bodovém hodnocení a výzva k odevzdání fidičského průkazu v důsledku pozbytí fidičského oprávnění

Magistrát hlavního města Prahy jako obecní úřad obce s rozšířenou působností, který na podkladě § 124 odst. 5 písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, provádí v registru fidičů záznamy o počtech bodů dosažených fidiči v bodovém hodnocení a o odečtu bodů, Vám tímto sděluje, že jste ke dni 10.10.2018 dosáhl celkového počtu 12 bodů podle bodového hodnocení porušením povinností stanovených zákonem č. 361/2000 Sb.

Podle § 123c odst. 3 citovaného zákona Vás vyzýváme k odevzdání fidičského průkazu a mezinárodního fidičského průkazu (pokud jste jeho držitelem) úřadu registru fidičů Magistrátu hlavního města Prahy v Praze 1, Jungmannova 35/29 nejpozději do 5 pracovních dnů ode dne doručení tohoto oznámení v úřední době registru fidičů. Úřední doba registru fidičů je od pondělí do čtvrtka 7.00 – 20.00 hodin. Současně Vám sdělujeme, že uplynutím 5 pracovních dnů ode dne, v němž Vám bylo toto oznámení doručeno, pozbýváte fidičské oprávnění (§ 123c odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb.).

Proti provedení záznamu bodů můžete podat písemné námitky u úřadu registru fidičů Magistrátu hl.m. Prahy, který provedení záznamu zpracoval. Námitky však nemohou směřovat proti pravomocně ukončenému řízení o přestupku, ve kterém správní orgán, který vede registr fidičů, nemůže konat. Budou-li námitky shledány oprávněnými, nejpozději do 10 pracovních dnů úřad registru fidičů provede opravu záznamu o dosaženém počtu bodů v registru fidičů a neprodleně Vás písemně vyrozumí o provedené opravě záznamu. Shledá-li úřad registru fidičů uplatněné námitky jako neodůvodněné, rozhodnutím je zamítne a provedený záznam potvrdí. Záznam bodů je prováděn na podkladě pravomocných rozhodnutí o přestupku nebo trestném činu. Řízení o námitkách nemůže vést ke změně záznamu o dosaženém počtu bodů, bude-li shledán záznam bodů bezchybným.

Podáte-li námitky proti provedení záznamu, kterým bylo dosaženo celkového počtu 12 bodů, běh lhůt stanovených v § 123c odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb. se přerušuje ode dne doručení námitek Magistrátu hl.m. Prahy do dne, v němž rozhodnutí o námitkách nabude právní moci. (Lhůta 5 pracovních dnů pro pozbytí fidičského oprávnění a odevzdání fidičského průkazu se přerušuje pouze tehdy, je-li písemná námitka v průběhu pěti pracovních dnů, následujících ode dne doručení tohoto oznámení, Magistrátu hl.m. Prahy již doručena! § 123f odst. 4 zákona č. 361/2000 Sb.)

Ing. Jan Uředník

vedoucí

Sídlo: Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1
Pracoviště: Jungmannova 29/35, 110 00 Praha 1
tel. 236 001 111, fax 236 007 149
e-mail: dsa@cityofprague.cz

Zdroj: (6), úprava autor

ŽÁDOST O ODEČET BODŮ na základě absolvování školení bezpečné jízdy

Jméno	Jan	Příjmení	Vybodovaný
Datum narození	13.3.1993	Místo narození*	Havlíčkův Brod
Telefon*	777666555	e-mail*	janvybodovany@seznam.cz
Adresa bydliště	Ulice	Pechova	č. p. 13
	Obec	Praha 4	PSČ 140 00
Název příslušného ORP**	Praha, Mag. hl.m.		

Podle ustanovení § 123e odst. 4 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, žádám o odečtení 3 bodů z dosaženého počtu bodů.

Školení bezpečné jízdy jsem absolvoval(a) ve středisku bezpečné jízdy **S-Drive s.r.o., Hradec Králové**

Školení bezpečné jízdy bylo řádně ukončeno dne **5.11.2018**

Vedeno pod evidenčním číslem (evidenční číslo žadatele) **123456789**

K této žádosti současně přikládám:

1) platný doklad totožnosti č. **205444333** (po ověření totožnosti bude doklad vrácen)

2) potvrzení o ukončeném školení bezpečné jízdy ve středisku bezpečné jízdy ze dne **5.11.2018**

(nesmí být ke dni podání žádosti starší než 1 měsíc)

Poučení žadatele o podmínkách podání žádosti o odečet 3 bodů z dosaženého počtu bodů, postupu správního orgánu při nedodržení těchto podmínek a právních důsledcích takového jednání:

- Ke dni ukončení školení bezpečné jízdy ve středisku bezpečné jízdy nesmí mít řidič v registru řidičů zaznamenáno více než 10 bodů za porušení právních předpisů ohodnocená méně než 6 body. Ke dni ukončení školení musí být řidič držitelem příslušného řidičského oprávnění.
- V případě, že bude registru řidičů, po absolvování školení bezpečné jízdy, před provedením záznamu v registru řidičů o odečtení bodů, dodatečně oznámeno, že ke dni ukončení školení bezpečné jízdy bylo pravomocně rozhodnuto o přestupku, nebo trestném činu, v jehož důsledku žadatel dosáhl více než 10 bodů, nebo který byl ohodnocený 6 a více body, nebo za který byl žadatelem uložen trest nebo sankce zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, nárok na odečet 3 bodů z dosaženého počtu bodů žadatelem nevzniká a žádost žadatele správní orgán rozhodnutím zamítne. V případě, že bude taková skutečnost správnímu orgánu oznámena po vyhovění žádosti a provedení záznamu o odečtení 3 bodů z dosaženého počtu bodů, zakládá taková skutečnost důvod pro obnovu řízení podle ustanovení § 100 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád.
- Podle ustanovení § 21 odst. 1 písm. c) zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, lze uložit pokutu do 10 000 Kč tomu, kdo úmyslně uvede nesprávný nebo neúplný údaj správnímu orgánu anebo mu požadovaný údaj zatají za účelem získání neoprávněné výhody.

PROHLAŠUJI, ŽE ŽÁDOST PODÁVÁM ZA DODRŽENÍ PODMÍNEK, ZÁKONEM STANOVENÝCH PRO ODEČET 3 BODŮ Z DOSAŽENÉHO POČTU BODŮ

V **Praze** dne **6.11.2018**

Podpis žadatele

Žádost přijata dne **6.11.2018**

Podpis

* - takto označené položky jsou nepovinné, údaje z těchto položek mohou být využity např. pro případnou komunikaci se žadatelem
** - ORP - Obecní úřad obce s rozšířenou působností (podle místa bydliště)

Pan
Jan Vybodovaný
nar. 13. 3. 1993
PECHOVA 13
PRAHA 4
140 00

Věc: Výpis z bodového hodnocení řidiče

Na základě Vaší žádosti zasíláme výpis z bodového hodnocení osoby Jan Vybodovaný, s datem narození 13. 3. 1993, bydlištěm PECHOVA 13, 140 00 PRAHA 4.

Výpis byl vyhotoven dálkovým přístupem do registru řidičů pro účel ověření výstupu z informačního systému veřejné správy ve smyslu § 9 zák. č. 365/2000 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

Aktuální stav bodového hodnocení výše jmenované osoby je 10 bodů.

Historie bodového hodnocení:

1. 14.04.2017, přešupek dle § 125c / 1k) 361/2000 Sb., Policie České republiky Ostrava, 3 body
2. 27.11.2016, odečet po 12 měsících, -4 body
3. 26.11.2015, přešupek dle § 125c / 1f) 1. 361/2000 Sb., Policie České republiky Plzeň, 2 body
4. 03.08.2015, přešupek dle § 125c / 1k) 361/2000 Sb., Policie České republiky Pardubice, 3 body
5. 25.06.2015, přešupek dle § 125c / 1f) 6.b) 361/2000 Sb., Městská policie Liberec, 3 body
6. 23.09.2014, přešupek dle § 125c / 1f) 3. 361/2000 Sb., Policie České republiky Kolín, 3 body
7. 02.09.2012, odečet po 12 měsících, -2 body
8. 01.09.2011, přešupek dle § 125c / 1f) 1. 361/2000 Sb., Policie České republiky Praha, 2 body

Vyhotoveno 22.05.2017 v 13:05:30

Zdroj: (6), úprava autor



**Kraftfahrt-Bundesamt
24932 Flensburg**

Antrag auf Auskunft aus dem Fahreignungsregister

Ich beantrage, mir Auskunft über die zu meiner Person im Fahreignungsregister gespeicherten Entscheidung(en) zu erteilen.

Geburtsdatum

Geburtsname

Familienname (nur bei Abweichung vom Geburtsnamen)

Sämtliche Vornamen

Geburtsort

Postleitzahl

Wohnort

Straße und Hausnummer

- Als **erforderlichen Identitätsnachweis** füge ich eine Kopie meines gültigen Personalausweises (Vorder- und Rückseite) oder meines Reisepasses bei.*

Datum, Unterschrift Antragsteller/in

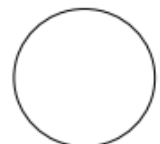
oder

- Als **erforderlichen Identitätsnachweis** habe ich meine Unterschrift von einer siegelführenden Stelle beglaubigen lassen.*

* Zutreffendes bitte ankreuzen

Datum, Unterschrift Antragsteller/in

Die/der Beglaubigende hat sich von der Identität der Antragstellerin/des Antragstellers überzeugt. Die Unterschrift ist echt und wurde im Beisein der/des Beglaubigenden vollzogen bzw. wird anerkannt. Die Beglaubigung gilt nur zur Vorlage beim Kraftfahrt-Bundesamt.



Name der siegelführenden Stelle, Ort, Datum und Unterschrift

Dienstsigelabdruck

Jméno a příjmení

datum narození

adresa bydliště

Odbor dopravně správních činností

adresa příslušného odboru dopravně správní činnosti

v místě, dne

Věc: Námítka proti záznamu bodů

Podle ustanovení § 123f zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, podávám tímto námítky proti všem záznamům bodů v registru řidičů, zejména pak ve smyslu § 123f odst. 4 proti záznamu, kterým bylo dosaženo 12 bodů.

Konkrétní důvody námitek upřesním správnímu orgánu po seznámení se všemi podklady, na jejichž základě byly zaznamenány body. Žádám tímto dále správní orgán, aby vyžádal kopie příkazových bloků ode všech přestupků tak, aby byl ve věci záznamu bodů zjištěn stav věci, o kterém nejsou důvodné pochybnosti.

.....
Jméno a příjmení

Zdroj: Autor