

UNIVERZITA PARDUBICE
DOPRAVNÍ FAKULTA JANA PERNERA

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

2025

FILIP MENC

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Analýza a srovnání bodových systémů řidičů
v České republice,
ve Spolkové republice Německo a v Polsku

Filip Menc

Bakalářská práce

2025

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2024/2025

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Filip Menc**
Osobní číslo: **D22301**
Studijní program: **B1041A040002 Technologie a management v dopravě**
Specializace: **Technologie a řízení dopravy**
Téma práce: **Analýza a srovnání bodových systémů řidičů v České republice ve Spolkové republice Německo a v Polsku**
Zadávací katedra: **Katedra technologie a řízení dopravy**

Zásady pro vypracování

V bakalářské práci bude řešen návrh na zlepšení bodového systému v České republice a návrh na unifikaci bodových systémů řidičů v České republice, ve Spolkové republice Německo a v Polsku. Bakalářská práce bude obsahovat:

- analýzu současných bodových systémů,
- návrhy na zlepšení bodového systému v ČR,
- srovnání sankcí za vybrané shodné dopravní přestupky,
- návrh unifikace těchto bodových systémů.

Rozsah pracovní zprávy: **35-45**
Rozsah grafických prací: **3-4**
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam doporučené literatury:
dle pokynů vedoucí/ho práce

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

Datum zadání bakalářské práce: **24. února 2025**
Termín odevzdání bakalářské práce: **12. května 2025**

L.S.

doc. Ing. Ladislav Řoutil, Ph.D.
děkan

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

V Pardubicích dne 25. února 2025

Prohlašuji:

Práci s názvem **Analýza a srovnání bodových systémů řidičů v České republice, ve Spolkové republice Německo a v Polsku** jsem vypracoval(a) samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil(a), jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl(a) jsem seznámen(a) 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.

Beru 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. 7/2019 Pravidla pro odevzdávání, zveřejňování a formální úpravu závěrečných prací, ve znění pozdějších dodatků, bude práce zveřejněna prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 12.4.2025

Filip Menc v. r.

ANOTACE

Práce je věnována analýze bodových systémů řidičů v České republice, ve Spolkové republice Německo a v Polsku. Zabývá se popisem těchto bodových systémů a porovnáním sankcí za vybrané shodné dopravní přestupky. Obsahuje také návrh na unifikaci bodových systémů a jejich zpřehlednění.

KLÍČOVÁ SLOVA

Bodový systém, bodový systém v České republice, bodový systém ve Spolkové republice Německo, bodový systém v Polsku, dopravní předpisy, dopravní přestupky

TITLE

Analysis and comparison of point systems for drivers in the Czech Republic, the Federal Republic of Germany, and Poland.

ANNOTATION

The work deals with the analysis of point systems for drivers in the Czech Republic, the Federal Republic of Germany, and Poland. It focuses on describing these point systems and comparing penalties for selected similar traffic offenses. It also contains a proposal for the unification of point systems.

KEYWORDS

Point system, point system in the Czech Republic, point system in Germany, point system in Poland, traffic regulations, traffic offenses

OBSAH

SEZNAM OBRÁZKŮ	10
SEZNAM TABULEK	11
SEZNAM ZKRATEK	12
ÚVOD	13
1 ZÁKLADNÍ PRINCIP BODOVÝCH SYSTÉMŮ	14
1.1 Dopravní přestupky	14
1.2 Sankce, trestné body a bodové hodnocení řidiče	16
1.3 Odečítání a přičítání trestných bodů.....	17
1.4 Účel a základní princip bodového systému.....	18
2 BODOVÝ SYSTÉM V ČESKÉ REPUBLICE.....	19
2.1 Právní předpisy bodového systému.....	19
2.2 Struktura a pravidla bodového systému	21
2.2.1 <i>Způsoby projednání přestupku</i>	22
2.2.2 <i>Přičítání a odečítání trestných bodů</i>	23
2.2.3 <i>Pozbytí a znovunabytí řidičského oprávnění</i>	24
2.2.4 <i>Možnosti odvolání proti rozhodnutí o přestupku</i>	26
2.3 Kategorizace přestupků a jejich sankce.....	27
2.3.1 <i>Nejzávažnější přestupky</i>	27
2.3.2 <i>Středně závažné přestupky</i>	29
2.3.3 <i>Méně závažné přestupky</i>	31
2.4 Návrhy na zlepšení bodového systému	32
2.4.1 Administrativní úkony.....	33
2.4.2 Přestupky	37
3 BODOVÝ SYSTÉM VE SPOLKOVÉ REPUBLICE NĚMECKO	40
3.1 Právní předpisy bodového systému.....	40
3.2 Struktura a pravidla bodového systému	41

3.2.1	<i>Způsoby projednání přestupku</i>	42
3.2.2	<i>Přičítání a odečítání trestných bodů</i>	43
3.2.3	<i>Pozbytí a znovunabytí řidičského oprávnění</i>	44
3.2.4	<i>Možnosti odvolání proti rozhodnutí o přestupku</i>	45
3.3	Kategorizace přestupků a jejich sankce.....	46
3.3.1	<i>Velmi závažné přestupky</i>	47
3.3.2	<i>Závažné přestupky</i>	48
3.3.3	<i>Lehké přestupky</i>	49
4	BODOVÝ SYSTÉM V POLSKU.....	51
4.1	Právní předpisy bodového systému.....	51
4.2	Struktura a pravidla bodového systému	53
4.2.1	<i>Způsoby projednání přestupku</i>	53
4.2.2	<i>Přičítání a odečítání trestných bodů</i>	54
4.2.3	<i>Pozbytí a znovunabytí řidičského oprávnění</i>	54
4.2.4	<i>Možnosti odvolání proti rozhodnutí o přestupku</i>	55
4.3	Kategorizace přestupků a jejich sankce.....	56
4.3.1	<i>Závažné přestupky</i>	57
4.3.2	<i>Středně závažné přestupky</i>	58
4.3.3	<i>Méně závažné přestupky</i>	59
5	SROVNÁNÍ BODOVÝCH SYSTÉMŮ	61
5.1	Způsoby projednání přestupku	61
5.2	Přičítání a odečítání bodů za přestupky.....	62
5.3	Pozbytí a znovunabytí řidičského oprávnění.....	64
5.4	Možnosti odvolání proti rozhodnutí o přestupku	65
5.5	Srovnání sankcí za vybrané shodné dopravní přestupky	66

6	NÁVRH NA UNIFIKACI BODOVÝCH SYSTÉMŮ	72
6.1	Možnosti a přínosy unifikace	72
6.2	Doporučení k realizaci	72
6.3	Shrnutí návrhu na unifikaci bodových systémů	74
	ZÁVĚR.....	76
	SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ.....	77

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr.1	Portál dopravy	33
Obr.2	Odpčet u světelného signalizačního zařízení.....	39

SEZNAM TABULEK

Tab.1	Nejzávažnější přestupky (ČR).....	28
Tab.2	Středně závažné přestupky (ČR).....	30
Tab.3	Méně závažné přestupky (ČR).....	32
Tab.4	Překročení maximální povolené rychlosti (Německo).....	46
Tab.5	Řízení pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky (Německo).....	46
Tab.6	Závažné přestupky (Německo).....	49
Tab.7	Lehké přestupky (Německo).....	50
Tab.8	Rychlostní přestupky (Polsko).....	57
Tab.9	Závažné přestupky (Polsko).....	58
Tab.10	Středně závažné přestupky (Polsko).....	59
Tab.11	Méně závažné přestupky (Polsko).....	60
Tab.12	Způsoby projednání přestupků.....	62
Tab.13	Přičítání a odečítání bodů za přestupky.....	63
Tab.14	Pozbytí a znovunabytí řidičského oprávnění.....	65
Tab.15	Možnosti odvolání proti rozhodnutí o přestupku.....	66
Tab.16	Srovnání sankcí za vybrané shodné dopravní přestupky.....	71
Tab.17	Nový jednotný bodový systém.....	75

SEZNAM ZKRATEK

BKatV	katalog pokut (Německo)
BPOL	Spolková policie (Německo)
ČR	Česká republika
DP	dopravní přestupek
EU	Evropská unie
FAER	registr řidičů (Německo)
FeV	vyhláška o řidičských průkazech (Německo)
KBA	úřad pro dopravu motorových vozidel (Německo)
MDČR	Ministerstvo dopravy České republiky
MPU	lékařsky psychologické vyšetření (Německo)
OA	Úřad veřejného pořádku (Německo)
ORP	obecní úřad obce s rozšířenou působností
OWiG	zákon o správních deliktech (Německo)
PČR	Policie České republiky
StGB	trestní zákoník (Německo)
StVG	zákon o silničním provozu (Německo)
StVO	zákon o předpisech silničního provozu (Německo)

ÚVOD

V současné době (2025) je celosvětovým trendem nárůst individuální silniční motorové dopravy. S rostoucím počtem vozidel se zároveň zvyšuje i intenzita dopravy, zejména ve velkých městech a na hlavních dopravních tazích. V důsledku toho dochází častěji ke vzniku kongescí, zároveň stoupá riziko dopravních nehod a také se zvyšuje četnost dopravních přestupků. Je tedy důležité klást důraz na bezpečnost silničního provozu, dodržování pravidel silničního provozu a snižování počtu přestupků a jejich následků. Jedním z klíčových represivních nástrojů pro naplnění tohoto cíle je zavedení efektivních bodových systémů řidičů. Bodový systém má za úkol odstrašit řidiče od páchaní přestupků a případně je za spáchané přestupky adekvátně potrestat. V Evropské unii má většina členských států zřízen svůj bodový systém nebo jeho obdobu, ovšem pravidla těchto systémů se v každé zemi liší.

Tato bakalářská práce se zaměřuje na obecnou charakteristiku bodového systému řidičů, jeho princip a význam. Dále analyzuje bodové systémy řidičů v České republice, ve Spolkové republice Německo a v Polsku a navrhuje úpravy pro zvýšení efektivnosti bodového systému v České republice. Všechny tyto bodové systémy následně porovnává a navrhuje unifikaci těchto systémů.

Cílem této práce je přispět ke snazšímu pochopení obecného principu bodových systémů. Dále má za úkol zpřístupnit informace o bodových systémech v České republice, ve Spolkové republice Německo a v Polsku. Také se zaměřuje na zlepšení bodového systému v České republice a na návrh jednotného bodového systému pro Českou republiku, Spolkovou republiku Německo a Polsko.

1 ZÁKLADNÍ PRINCIP BODOVÝCH SYSTÉMŮ

Bodový systém řidičů daného státu je jednotný souhrn, který popisuje rozdělení dopravních přestupků (DP) do kategorií dle závažnosti a charakteru, jejich specifikaci a určení možného rozsahu sankcí. Účelem zavedení bodového systému je snadnější kontrola a hodnocení DP příslušnými správními orgány, zejména místní policií. Z pohledu autora je největším přínosem bodového systému jeho transparentnost a jednotnost. Každé protiprávní jednání, kterého se řidič může dopustit je přesně definováno a důsledky těchto jednání, tedy rozsah postihu, jsou jasně stanovené dolní i horní hranicí, případně konkrétní hodnotou. Díky tomu je proces postihu jednoduchý, rychlý a v rámci mezí také objektivní, což zvyšuje důvěru v samotný systém silniční kontroly. Příslušníci správního orgánu, kteří postih stanovují, tedy mají prostor pro subjektivní zhodnocení okolností (chování řidiče, úmysl, atd), ovšem pouze v rámci stanoveného intervalu. Jelikož jsou tyto intervaly veřejně dostupné, řidič si může snadno ověřit, že sankce, které mu byly uděleny, jsou stanoveny správně a nemůže tak obvinít příslušníky správních orgánů ze zaujatosti. Uveřejnění výše sankcí za jednotlivé DP slouží jako prevence DP a zároveň jako osvěta, která zajistí ukotvení DP do povědomí řidičů. Také je tímto způsobem zajištěna informovanost řidičů o všech protiprávních jednáních, kterých se při řízení motorových vozidel lze dopustit včetně možných následků za tato jednání. Tím jsou řidiči motivováni k dodržování pravidel silničního provozu, čímž dochází ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Základními prvky bodového systému jsou dopravní přestupky, sankce, trestné body, bodové hodnocení řidiče a odečítání či přičítání bodů dle struktury bodového systému v konkrétní zemi (viz kapitola 1.3).

1.1 Dopravní přestupky

Dopravním přestupkem se rozumí takové jednání, při kterém dochází k porušení pravidel silničního provozu, která stanovují zákony konkrétních zemí. Například v ČR patří mezi tyto zákony následující:

- zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, [1]
- zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů, [2]
- zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů. [3]

V Polsku se k bodovému systému vztahují například zákony a ustanovení jako:

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, Dz.U. 1997 nr 98, poz. 602, [4]
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie szczegółowego zakresu uprawnień organów administracji rządowej i samorządowej w zakresie kontrolowania przestrzegania przepisów ruchu drogowego, Dz.U. 2003 nr 3, poz. 13, [5]
- Ustawa z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń, Dz.U. 1971 nr 12, poz. 114. [6]

Obdobně v Německu je bodový systém upraven těmito předpisy:

- Straßenverkehrsgesetz (StVG), ze dne 3. května 1909, BGBl. I S. 318, naposledy novelizováno dne 23. října 2024, BGBl. I S. 470, [7]
- Fahreignungsregister-Verordnung (FeV), ze dne 11. ledna 1999, BGBl. I S. 10, naposledy novelizováno dne 28. června 2021, BGBl. I S. 2246, [8]
- Ordnungswidrigkeitengesetz (OWiG), ze dne 19. února 1987, BGBl. I S. 602, naposledy novelizováno dne 14. října 2020, BGBl. I S. 2258, [9]
- Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV), ze dne 6. prosince 2002, BGBl. I S. 4615, naposledy novelizováno dne 12. srpna 2020, BGBl. I S. 1966, [10]
- Straßenverkehrsordnung (StVO), ze dne 1. dubna 1934, BGBl. I S. 551, naposledy novelizováno dne 18. července 2013, BGBl. I S. 416. [11]

Příkladem DP je mimo jiné *jízda pod vlivem návykových látek, překročení maximální povolené rychlosti v obci* či *ohrožení chodce*. Dopravní přestupky lze rozdělit dle jejich povahy (např. *překročení maximální povolené rychlosti, ohrožení jiných subjektů*, apod.), nebo také dle závažnosti (např. méně závažné, středně závažné a závažné).

Dalším významným právním předpisem platným pro všechny členské státy EU je Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/413 ze dne 11. března 2015 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu. [12] Tato směrnice byla vydána za účelem zlepšení bezpečnosti silničního provozu a zajištění účinnějšího řešení dopravních přestupků spáchaných zahraničními řidiči. Členské státy mají díky ní přístup k národním registrům vozidel

ostatních států EU, což usnadňuje identifikaci pachatelů DP. Směrnice se vztahuje na osm zásadních přestupků:

- *překročení nejvyšší dovolené rychlosti,*
- *nepoužití bezpečnostních pásů,*
- *nezastavení na červený signál světelného signalizačního zařízení,*
- *řízení vozidla pod vlivem alkoholu,*
- *řízení vozidla pod vlivem drog,*
- *nepoužití ochranné přilby,*
- *použití zakázaného pruhu,*
- *nedovolené použití mobilního telefonu nebo jiného komunikačního zařízení za jízdy.*

Na tyto přestupky se autor zaměřuje v kapitole 5.5, kde porovnává sankce za jejich spáchání v jednotlivých zemích (Česká republika, Spolková republika Německo, Polsko).

1.2 Sankce, trestné body a bodové hodnocení řidiče

Sankce, neboli postihy, za spáchání DP mohou mít různou podobu. Nejčastěji se jedná o postih finanční, tzv. pokuty, který může být ovšem doprovázen i dalšími sankcemi jako udělením trestných bodů či dokonce zákazu činnosti. Výše sankcí se odvíjí zejména od závažnosti spáchaného DP. Trestné body se přičítají a odečítají v různých zemích odlišně na základě nastavení bodového systému daného správního celku. V každém bodovém systému je ovšem možno dosáhnout maximálního (příp. nulového) počtu trestných bodů. Pokud se tedy řidiči dopouští DP opakovaně a postupně se zvyšuje (příp. snižuje) jejich bodový stav (bodové hodnocení řidiče), při dosažení maximálního (příp. nulového) počtu trestných bodů dojde k tzv. „vybodování“, které má za následek odebrání řidičského oprávnění a udělení zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel. Trestné body tvoří tzv. bodové hodnocení řidiče, které lze definovat jako aktuální bodový stav konkrétního řidiče. Jedná se tedy o souhrn průběžně získaných (případně i odečtených) trestných bodů. Dále zahrnuje také „trvanlivost“ a příčiny udělení těchto bodů. Bodové hodnocení řidiče současně odráží jeho úroveň dodržování dopravních předpisů a sklony k jejich porušování.

1.3 Odečítání a přičítání trestných bodů

Dle struktury bodového systému konkrétní země se používá jeden ze dvou různých principů, buď odečítání, anebo přičítání trestných bodů.

V prvním případě, který se využívá například v ČR, v Polsku, nebo v Německu, je počáteční bodový stav 0 bodů. Za každý spáchaný přestupek, který spadá do bodového systému, udělí příslušný správní orgán řidiči trestné body do bodového hodnocení, a to maximálně do stanovené horní hranice bodového hodnocení. Tyto body lze následně z bodového hodnocení řidiče odečíst několika způsoby. Nejčastějším způsobem odečtení bodů je uplynutí dané lhůty. V závislosti na konkrétním bodovém systému je tato lhůta odlišně dlouhá. Například v České republice činí jednotně 12 měsíců bez dalších DP podle § 123e zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. [1] V Polsku platí jednotně lhůta 2 roky stanovena § 6.1 nařízení ministra vnitřních věcí a správy, ze dne 15. září 2022, o evidenci řidičů vozidel porušujících předpisy silničního provozu, ve znění pozdějších předpisů. Ovšem třeba v Německu se tato doba odvíjí od závažnosti spáchaných DP a výsledná lhůta se pohybuje v rozmezí 2–10 let, což stanovuje § 29 zákona Straßenverkehrsgesetz (StVG), o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů. Dalším způsobem, jak body odečíst, je absolvování školení o bezpečné jízdě. Tato možnost je omezena určitým počtem bodů za konkrétní období, například:

- v České republice lze odečíst 4 body, a to jednou za 12 měsíců, [1]
- v Polsku lze odečíst 6 bodů, a to jednou za 6 měsíců, [5]
- v Německu lze odečíst 1 bod, a to jednou za 5 let. [7]

V případě druhém je počáteční bodový stav nastaven na konkrétní počet bodů a za spáchané přestupky spadající do bodového systému dojde k odečtu příslušného počtu bodů za daný přestupek. Takto lze body odečítat až do spodní hranice bodového hodnocení, tedy do 0 bodů, kdy dojde vybodování. Proces opětovného nabytí těchto bodů je obdobný jako v předchozím modelu. V Evropě není tento koncept často používán, ale lze se s ním setkat například v Japonsku, v Portugalsku či v Řecku.

1.4 Účel a základní princip bodového systému

Bodové systémy řidičů jsou zaváděny především za účelem zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Podstatnou součástí těchto systémů je také určitý způsob edukace, díky kterému se důležitost bezpečné jízdy a následky porušení pravidel silničního provozu poměrně snadno dostávají do povědomí všech řidičů. Díky hrozícím postihům dochází k jisté prevenci nebezpečného chování na pozemních komunikacích a ke zvýšení zodpovědnosti řidičů. V některých zemích, například v Německu, v Polsku či ve Švýcarsku, se od bodového hodnocení řidičů dokonce může odvíjet i výše pojistné sazby, zejména při sjednávání havarijního pojištění. Řidiče, kteří opakovaně porušují předpisy, totiž pojišťovny považují za více rizikové, což také zohledňují v ceně pojištění. Princip bodových systémů řidičů vychází z několika základních aspektů, které mají vzájemnou vazbu a návaznost. Společně vytvářejí komplexní mechanismus, který efektivně sleduje a hodnotí chování řidičů. Mezi tyto aspekty patří:

- **prevence a sledování dopravních přestupků** – průběžné monitorování chování řidičů, identifikace řidičů, kteří ustavičně porušují pravidla, tvorba osvětových kampaní za účelem zvýraznění konkrétních DP,
- **přidělování bodů** – v případě, že je řidič přistižen při spáchání DP, je mu příslušným orgánem následně přidělen odpovídající počet trestných bodů (stanoven konkrétním bodovým systémem dle závažnosti DP),
- **sledování aktuálního bodového stavu** – příslušné dopravní úřady evidují v databázi bodové hodnocení všech řidičů (včetně záznamů o spáchaných DP),
- **dosažení maximálního počtu bodů** – sledování a kontrola řidičů, kteří se opakovaně dopouští DP, pokud přesáhnou tuto hranici, dojde k odebrání řidičského oprávnění příslušným orgánem, případně k jinému způsobu nápravy (např. povinné školení bezpečné jízdy),
- **odečítání/přičítání bodů** – snížení/zvýšení bodového stavu za vzorné chování v časovém intervalu, který je stanoven zákonem dané země, případně za absolvování odborného školení
- **vyvození důsledků a stanovení postihů** – udělení sankcí za spáchané DP a vyvození důsledků za recidivu.

2 BODOVÝ SYSTÉM V ČESKÉ REPUBLICE

Bodový systém v České republice (ČR) byl zaveden roku 2006 a pouze s drobnými úpravami zůstal téměř stejný až do roku 2024. V roce 2006 se stal součástí zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (Zákon o silničním provozu). [1] Nejvýznamnějšími změnami byla novela tohoto zákona ukotvená v zákoně č. 297/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů. [13] Tato úprava se mimo jiné týkala bodového hodnocení některých přestupků, jako například *držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení motorového vozidla, nebo porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu*. Další a zároveň nejrozsáhlejší změnou bodového systému byla novela téhož zákona stanovena zákonem č. 271/2023, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony, ve znění pozdějších předpisů. [14] Tato novela mimo jiné změnila stupnici bodového hodnocení a upravila bodové hodnocení některých přestupků. Od této novelizace již k žádné další změně nedošlo ani nejsou v nejbližší době žádné velké změny plánovány.

2.1 Právní předpisy bodového systému

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (Zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů [1] je klíčovým zákonem pro bodový systém v ČR. Mimo jiné upravuje pravidla pro řízení motorových vozidel, sankce za přestupky, bodové hodnocení a školení bezpečné jízdy pro odečtení bodů. Ustanovení týkající se bodového systému nebyla původním obsahem tohoto zákona. Bodový systém byl doplněn až později novelou č. 411/2005 Sb., následně upraven novelami č. 133/2011 Sb., 230/2014 Sb. a 119/2022 Sb., a jeho poslední novelou č. 271/2023 Sb., která je platná od 1. ledna 2024. Nejvýznamnější úpravy této novely v souvislosti s bodovým systémem jsou především upravené sazby pokut a bodové hodnocení některých přestupků. Dříve byly přestupky hodnoceny na stupnici 0 až 7,

nyň se hodnotí pouze 0, 2, 4 nebo 6 body, což má za následek zpřehlednění i zjednodušení administrativy ve smyslu evidence přestupků.

Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů [2] je dalším významným zákonem pro bodový systém. Tento zákon upravuje definice přestupků a tyto přestupky kategorizuje, dále upravuje proceduru správního řízení a stanovuje možnosti uložení sankcí a možnosti nápravných opatření.

Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů [3] se také vztahuje k bodovému systému, mimo jiné pojednává o trestných činech, například proti životu, proti zdraví či ohrožujících život nebo zdraví, a některé z těchto trestných činů jsou také součástí bodového systému. Konkrétně se jedná třeba o tyto trestné činy – usmrcení z nedbalosti, ublížení na zdraví z nedbalosti, neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku, ohrožení pod vlivem návykové látky, obecné ohrožení apod.

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů [15] má souvislost s bodovým systémem například v § 34e odst. 3 písm. c, kde upravuje přestupky fyzických osob, jako třeba překročení maximální doby řízení a nedodržení bezpečnostní přestávky, které také spadají do bodového systému.

Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů [16] upravuje například přezkoušení odborné způsobilosti či zdokonalování odborné způsobilosti řidičů, kteří se dopustili přestupků spadajících do bodového systému. Dále také obsahuje třeba povinnosti provozovatele školícího střediska a podmínky přijetí k výuce a výcviku v těchto zařízeních.

Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, [17] který se zabývá pravidly správních řízení a jejich uplatněním při rozhodování správních orgánů, má také s bodovým systémem jistou souvislost. Konkrétně v situacích, kdy správní orgán rozhoduje o přestupku, o přidělení bodů řidiči za přestupek či o uložení zákazu řízení motorového vozidla.

Zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád), ve znění pozdějších předpisů [18] je zákon, který upravuje proces trestního řízení, tedy podle tohoto zákona se projednávají trestné činy. Některé z nich mohou úzce souviset s bodovým systémem, např. autonehoda s těžkým ublížením na zdraví, zabití, či obecné ohrožení.

Autor shledává strukturu právních předpisů, souvisejících s bodovým systémem, nepřehlednou. Skutečnost, že tyto náležitosti jsou součástí několika různých zákonů je dle autora v pořádku, ovšem vhodné by bylo pravidla bodového systému ucelit. V reakci na to navrhuje zavedení zákona „Bodový systém řidičů“, ve kterém budou přehledně uspořádané všechny náležitosti bodového systému v ČR společně s odkazy na jednotlivé odstavce náležitých zákonů.

2.2 Struktura a pravidla bodového systému

Bodový systém je konstruován jako systém hodnotící nebezpečnost DP a vztahuje se výhradně na řidiče motorových vozidel. Systém tedy rozděluje DP dle jejich závažnosti a podle toho přiděluje řidiči obviněnému z DP počet bodů stanovený v příloze „*Přehled jednání spočívajících v porušení vybraných povinností a počet bodů za tato jednání*“ k zákonu č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. [1] V případě, že řidič spáchá více DP zároveň je mu přidělen počet bodů pouze za ten nejzávažnější z nich. [19] Přidělení bodů je doprovázeno i udělením pokuty ve výši stanovené dle §125c zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, [1] a to buď příkazem na místě (odst. 7), nebo ve správním řízení (odst. 5). Stav bodů lze snížit uplynutím lhůty nebo absolvováním speciálních školení (viz kapitola 2.2.1). V případě dosažení maximálního počtu trestných bodů dojde ke ztrátě řidičského oprávnění. Tato skutečnost je mu neprodleně oznámena písemně, nebo elektronicky pomocí datové schránky jménem příslušného úřadu obce s rozšířenou působností dle adresy trvalého bydliště.

Dle autora je bodový systém přínosným pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Přestupky a sankce za ně jsou přehledně zpracovány v již zmíněném dokumentu (příloha „*Přehled jednání spočívajících v porušení vybraných povinností a počet bodů za tato jednání*“ k zákonu č. 361/2000 Sb.) a každý si může jednoduše kterýkoliv z nich dohledat. Jako nedostatek vnímá autor skutečnost, že první oficiální komunikace mezi ORP a řidičem ohledně jeho bodového stavu probíhá teprve ve chvíli, kdy je řidič vybodován. Na toto téma se autor zaměřuje v kapitole 2.4.1.

2.2.1 Způsoby projednání přestupku

Řízení o DP může probíhat ve dvou formách. První možností je příkazem na místě, kdy se projednání odehrává přímo na místě spáchání DP. Řidič obviněný z přestupku může přiznat vinu a přijmout udělené sankce bez dalších navazujících jednání. Jakmile ovšem souhlasí, nelze se již proti výsledku tohoto jednání jakkoliv odvolat. K uložení pokuty příkazem na místě jsou oprávněni příslušníci Policie České republiky (PČR) a obecní policie, nebo jiní oprávnění úředníci (např. celní správa) [2]. Tento typ řízení připadá v úvahu pouze pokud byl řidič přistižen při páchaní přestupku nebo bezprostředně poté a pokud lze spáchaný DP řešit příkazem na místě. Některé, většinou nejzávažnější DP (např. *překročení maximální povolené rychlosti o 40 km/h v obci, nebo o 50 km/h mimo obec, a více*), nelze řešit příkazem na místě a jejich projednání probíhá teprve ve správním řízení. Taktéž probíhá projednání i v situaci, kdy řidič nesouhlasí s projednáním DP příkazem na místě.

Druhou variantou je tedy řízení správní, ve kterém lze projednat všechny přestupky, ale zpravidla se jedná o přestupky závažnější. Toto řízení je v porovnání s příkazem na místě formálnější a probíhá před správním orgánem, kterým je obecní úřad obce s rozšířenou působností (ORP), v jehož správním území byl přestupek spáchán. Správní řízení umožňuje podrobnější projednání přestupků, jehož součástí je shromažďování důkazů a svědectví. Obviněný má možnost se hájit, předložit důkazy, které by popřely spáchání projednávaného přestupku, objasnit situaci a aspekty a také se může následně proti rozhodnutí odvolat podáním písemného (nebo elektronického) odvolání na Ministerstvo dopravy České republiky (MDČR). Správní řízení má na starosti příslušný ORP, na jehož správním území mělo k přestupku dojít. Ten rozhodne o uložení sankcí. Toto řízení je složitější a obsahuje více procesních úkonů a administrativních kroků, z čehož vyplývá, že je také časově náročnější. Nicméně pokud si řidič není vědom spáchání přestupku, nebo je přesvědčen o své nevině, má zde šanci tuto skutečnost dokázat.

Autor sice souhlasí s existencí obou těchto způsobů projednání, ovšem některé přestupky, jsou podle něj zařazeny nevhodně. Například v případě, kdy se řidič dopustí jízdy bez registrační značky či bez platného pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, nemá možnost tyto přestupky řešit příkazem na místě, vždy pouze ve správním řízení. Ovšem některé, dle autora, mnohem závažnější přestupky příkazem na místě projednat lze. Jedná se třeba o přestupky jako jízda na červenou, porušení zákazu předjíždění, nebo také ohrožení při přejíždění z pruhu do pruhu.

2.2.2 Přičítání a odečítání trestných bodů

Trestné body jsou zaznamenávány do registru řidičů na základě rozhodnutí o uložení správního trestu za přešupek, tento záznam provádí ORP, na jehož správním území byl spáchán přešupek, za který jsou tyto body přidělovány. O přešupku může rozhodnout PČR, obecní policie nebo jiní oprávnění úředníci (např. celní správa) [2] v rámci řešení příkazem na místě, případně ORP v řízení správním (viz kapitola 2.2.1). [1] Výsledkem obou řízení je vydání rozhodnutí o přešupku, na základě čehož ORP přidělí přešupci stanovený počet bodů, a to nejpozději do 5 pracovních dnů ode dne obdržení podkladů. O této skutečnosti přešupce neinformuje. Rozhodnutí obsahuje popis přešupku, odkazuje se na část zákona, dle které k přešupku došlo a je v něm uvedena výše sankcí. Následně přešupce vyzve k uhrazení pokuty, to je možné přímo na místě (hotově či bezhotovostně), nebo dodatečně (bankovním převodem, složenkou, nebo osobně na služebně) do 15 dní od uložení.

Dle autora by bylo vhodné přešupce o změně jeho bodového stavu informovat, a proto se na toto téma zaměřuje konkrétně v návrhové kapitole (viz kapitola 2.4).

Příslušníci obecní policie i PČR jsou povinni přešupci sdělit povahu přešupku, kterého se dopustil, výši pokuty, kterou má uhradit a také jeho práva a povinnosti (například možnost nesouhlasit s projednáním přešupku příkazem na místě). Ovšem jejich povinností již není informovat přešupce o trestných bodech, které mu budou za tento přešupek přiděleny. V případě, kdy je přešupek projednán ve správním řízení, uplatňuje se zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přešupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů [2], ve kterém je uvedeno, že „*Správní orgán zahájí řízení z moci úřední bez zbytečného odkladu, nejpozději do 60 dnů ode dne, kdy se dozvěděl o důvodu k jeho zahájení*“. V případě prokázání viny vydá tento správní orgán rozhodnutí o přešupku a ORP opět přidělí příslušné body. Trestné body lze také odečíst a to dvěma způsoby.

Prvním způsobem je automatické odečtení bodů po uplynutí stanovené lhůty podle § 123e zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů [1]. Za předpokladu, že během této doby nebyl řidičem spáchán další přešupek spadající do bodového hodnocení dojde k odečtení bodů po 12 měsících od posledního záznamu bodů do registru řidičů a odečtou se 4 body. Další odečtení proběhne za stejného předpokladu po 24 měsících od posledního záznamu bodů do registru řidičů a odečtou se opět 4 body, k poslednímu automatickému odečtení potom dojde

po 36 měsících od posledního záznamu bodů do registru řidičů a v této fázi se odečtou všechny zbývající body. [1] Tato lhůta se ovšem nezapočítává v případě, kdy je řidič ve výkonu trestu, který spočívá v zákazu řízení motorových vozidel. Tento trest může být uložen soudem v případě, kdy došlo ke spáchání trestného činu v souvislosti s řízením motorového vozidla, a to podle § 73 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů [3].

Druhou možností odečtení bodů je podání písemné žádosti o odečtení bodů. Tuto žádost může řidič podat k příslušnému ORP dle místa trvalého bydliště, a to buďto osobně, elektronicky pomocí datové schránky, nebo poštou. Tento způsob odečtu je podmíněn doložením potvrzení o absolvování školení bezpečné jízdy, které je nejvýše 1 měsíc staré. Zároveň ke dni ukončení tohoto školení musí mít řidič v registru řidičů zaznamenáno celkem maximálně 10 bodů za jednotlivé DP, které jsou ohodnocené méně než 6 body (viz kapitola 2.3). Za předpokladu splnění těchto podmínek jsou následně řidiči odečteny maximálně 4 body (v případě, že aktuální bodový stav řidiče je nižší než 4 body, dojde k jeho vynulování, ovšem do záporných bodů odečítat nelze) a ORP o tom provede záznam v registru řidičů. Tímto způsobem lze provést odečet bodů pouze jednou za kalendářní rok.

Z pohledu autora je existence těchto možností odečtu bodů správná a je dobré, že lze body odečíst i vlastní snahou o nápravu a zlepšení svých schopností, nejen uplynutím stanovené lhůty. Ovšem na druhou stranu tato možnost zmírňuje dopad protiprávního jednání na přestupce a možnost odečtu 4 bodů každých 12 měsíců je poměrně velkorysá. Dále aktuální systém nezohledňuje recidivu, k čemuž se autor vyjádří v kapitole 2.4. Autor by také navrhoval snížit počet bodů, které lze cestou školení bezpečné jízdy odečíst, podrobněji se bude tomuto tématu věnovat v návrhové kapitole (viz kapitola 2.42.4).

2.2.3 Pozbytí a znovunabytí řidičského oprávnění

V případě, kdy řidič dosáhne maximálního počtu bodů v registru řidičů, tedy 12 bodů, dojde k tzv. „vybodování“, příslušný ORP dle adresy trvalého bydliště tuto skutečnost oznámí dotyčnému řidiči písemně nebo elektronicky pomocí datové schránky a vyzve ho k odevzdání řidičského průkazu, a řidič má povinnost tak učinit nejpozději do 5 pracovních dnů. Pátým pracovním dnem od tohoto oznámení totiž řidič pozbývá řidičské oprávnění. Zároveň také ORP zaznamená do registru řidičů odečtení všech dosažených bodů. K pozbytí řidičského oprávnění může dojít i v situacích, kdy řidič

nedosáhl maximálního počtu 12 bodů, a to podle § 94a zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů [1], konkrétně například v případě, kdy mu byl soudem uložen trest zákazu řízení.

O vrácení řidičského oprávnění může řidič zažádat nejdříve po uplynutí 1 roku ode dne jeho pozbytí, nebo po uplynutí trestu zákazu řízení, pokud je tato doba delší než 1 rok. Žádost o vrácení řidičského oprávnění musí řidič podat písemně u příslušného ORP dle místa trvalého bydliště. Zároveň musí prokázat, že úspěšně absolvoval přezkoušení z odborné způsobilosti dle § 102g zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů [1], dále prokazuje zdravotní a psychickou způsobilost dle téhož zákona v případě, že „*ode dne pozbytí řidičského oprávnění uplynul více než 1 rok*“. Tato vyšetření provádí lékaři a psychologové, kteří k tomu mají licenci a jsou k těmto úkonům oprávněni dle vyhlášky č. 277/2004 Sb., o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel s podmínkou a náležitosti lékařského potvrzení osvědčujících zdravotní důvody, pro něž se za jízdy nelze na sedadle motorového vozidla připoutat bezpečnostním pásem (vyhláška o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel), ve znění pozdějších předpisů. [20] V případě, že se jedná o řidiče, který spáchal DP hodnocený 6 body v době 2 let ode dne udělení řidičského oprávnění, musí navíc ještě prokázat absolvování dopravně psychologického pohovoru u dopravního psychologa, který je zaměřený na schopnosti řidiče, rozhodování a reakce či jiné faktory, které by mohly ovlivnit bezpečné chování, a cena tohoto pohovoru se pohybuje kolem 2,5 tis. Kč. [21] Takový řidič musí dále také absolvovat školení začínajících řidičů. V poslední řadě musí žadatel o vrácení řidičského oprávnění také splňovat podmínky udělení a držení řidičského oprávnění dle § 82 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. [1]

Autor plně souhlasí s odebráním řidičského průkazu a pozbytím řidičského oprávnění ve chvíli, kdy dojde k vybodování. Ovšem se současným odečtením všech bodů již autor nesouhlasí a na toto téma se také zaměřuje v návrhové kapitole (viz kapitola 2.4). Ve věci vrácení řidičského oprávnění autor nesouhlasí se znevýhodněním začínajících řidičů. Pokud již získali řidičské oprávnění, měli by mít podle autora stejná práva jako ostatní řidiči, nehledě na to, jak dlouho již oprávnění mají. Na toto téma se autor opět zaměřuje v návrhové kapitole 2.4.

2.2.4 Možnosti odvolání proti rozhodnutí o přestupku

Obviněný má právo se proti rozhodnutí o přestupku ve správním řízení odvolat v plném rozsahu. Odvolání musí být podáno písemně, lhůta pro jeho podání je stanovena na 15 dnů od doručení rozhodnutí o přestupku a musí obsahovat důvod nesouhlasu s rozhodnutím a také konkrétní požadavky na změny v rozhodnutí. [17] Nejčastějšími důvody odvolání potom bývá nesouhlas s pozbytím řidičského oprávnění či s uložením zákazu řízení. Odvolání je nutné podat ke správnímu orgánu, který napadené rozhodnutí vydal, tedy k ORP příslušnému dle adresy bydliště. Tento orgán je následně povinen tuto skutečnost oznámit všem účastníkům procesu, kteří se mohli proti rozhodnutí odvolat. Zároveň stanoví lhůtu, ve které se k tomuto odvolání musí účastníci vyjádřit, tato lhůta nesmí být kratší než 5 dnů. Po uplynutí stanovené lhůty a přijetí relevantních vyjádření může ORP původní rozhodnutí zrušit nebo změnit. Zároveň ovšem musí vyhovět odvolání v plném rozsahu a nesmí být způsobena újma žádnému z účastníků, pokud s tím tedy všichni účastníci výslovně nesouhlasí. Nelze-li tyto podmínky splnit, musí ORP předat spis k odvolacímu správnímu orgánu včetně svého přiloženého stanoviska, a to nejpozději do 30 dnů od doručení odvolání. Odvolacím správním orgánem je dle zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, [17] nejbližší postavený nadřízený správní orgán, tedy krajský úřad. V případě, že odvolací správní orgán zjistí nesprávnost vydaného rozhodnutí, zruší jej a jednání buďto zastaví, nebo věc vrátí zpět k novému projednání před správním orgánem. Proti rozhodnutí krajského úřadu (odvolacího správního orgánu) se již nelze znovu odvolat, je tedy konečné. Pokud je obviněný stále nespokojen s výsledkem jednání, může podat žalobu ke krajskému soudu a označit rozhodnutí za nesprávné či dokonce nezákonné. Tento proces je ovšem administrativně náročnější a také dražší (v případě zamítnutí mohou být přestupci naúčtovány soudní náklady), tudíž se nevyplácí tuto možnost využívat v případě, kdy si obviněný není jistý svou nevinou.

Autor souhlasí s možností odvolání se proti rozhodnutí o přestupku, koncept přezkoumání věci vyšším správním orgánem je dle jeho názoru dostatečný.

2.3 Kategorizace přestupků a jejich sankce

Přestupky v silničním provozu lze rozdělit do 3 základních kategorií – nejzávažnější přestupky, středně závažné přestupky a méně závažné přestupky. [19] Každá z těchto kategorií je hodnocena určitým počtem trestných bodů, a to následovně:

- Nejzávažnější přestupky – 6 bodů
- Středně závažné přestupky – 4 body
- Méně závažné přestupky – 0-2 body

Pro přehlednost lze z těchto kategorií vyčlenit jednotlivé DP, které dle míry provinění mohou spadat do více než jedné kategorie. Takovými přestupky může být například *překročení maximální povolené rychlosti*, přestupky v souvislosti s dopravními nehodami, přestupky týkající se nezpůsobilosti vozidla nebo řidiče či přestupky proti bezpečnosti chodců. V kapitolách 2.3.1, 2.3.2 a 2.3.3 autor uvádí nejčastěji páchané přestupky.

2.3.1 Nejzávažnější přestupky

Jak bylo již uvedeno v podkapitole 2.3, tyto DP jsou hodnoceny 6 trestnými body. Z toho plyne, že v případě spáchání dvou přestupků spadajících do této kategorie v rámci jednoho roku dojde k pozbytí řidičského oprávnění. Nejčastějšími DP klasifikovanými jako nejzávažnější přestupky jsou například: [22]

- *jízda na červenou, nezastavení na signál, pokyn „Stůj!“*,
- *odmítnutí podrobení se testu na alkohol nebo jiné návykové látky*,
- *jízda pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky*,
- *ohrožení chodce nebo jiného řidiče*,
- *překročení maximální povolené rychlosti o 40 km/h v obci (50 km/h mimo obec) a více*.

V roce 2023 byl celkový počet záznamů o spáchání těchto přestupků podle MDČR [23] roven číslu 27 284, což činí 7,4 % všech zaznamenaných DP za tento rok. Detailní přehled pokut příkazem na místě i ve správním řízení, délky zákazu řízení, počtu záznamů za rok 2023 a podílu jednotlivých přestupků ve vztahu k celkovému počtu DP za rok 2023 je znázorněn v Tab.1. Z této statistiky lze vyvodit závěr, že nejčastěji páchaným DP v kategorii nejzávažnějších přestupků je *jízda na červenou, nezastavení na signál, pokyn „Stůj!“*.

Z pohledu autora je „jízda na červenou“ přestupkem, kterému by bylo možné předejít. Proto se v kapitole 2.4 zaměřuje na návrh opatření, které by snížilo četnost páchání tohoto přestupku.

Tab.1 Nejzávažnější přestupky (ČR)

PŘESTUPEK	POKUTA PŘÍKAZEM NA MÍSTĚ (tis. Kč)	POKUTA VE SPRÁVNÍM ŘÍZENÍ (tis. Kč)	BODY	ZÁKAZ ŘÍZENÍ (měs.)	POČET ZÁZNAMŮ V ROCE 2023	PODÍL
Jízda na červenou, nezastavení na signál, pokyn „Stůj!“	4,5–5,5	7–25	6	4–6	8 197	2,1 %
Odmítnutí podrobit se testu na alkohol nebo jiné návykové látky	---	25–75	6	18–36	6 933	1,8 %
Jízda pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky	---	7–25	6	6–18	6 330	1,6 %
Ohrožení chodce nebo jiného řidiče	2,5–3,5	4–10	6	---	3 875	1,0 %
Překročení maximální povolené rychlosti o 40 km/h v obci (50 km/h mimo obec) a více	---	7–25	6	6–18	1 949	0,5 %

Zdroj: [19, úprava autor]

2.3.2 Středně závažné přestupky

Středně závažné přestupky jsou jednotně ohodnoceny 4 trestnými body a na rozdíl od nejzávažnějších přestupků (viz kapitola 2.3.1) dochází méně často k uložení zákazu řízení. Dle statistiky za rok 2023 vydané MDČR [23] jde o kategorii s největším procentuálním zastoupením zaznamenaných DP, a to přesněji 50,3 %, což je v přepočtu 193 856 přestupků za rok. Detailní přehled nejčastějších středně závažných přestupků autor uvádí v Tab.2. Nejčastějšími středně závažnými přestupky jsou následující: [22]

- *držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení motorového vozidla,*
- *nepoužití bezpečnostního pásu, ochranné přilby nebo autosedačky,*
- *překročení maximální povolené rychlosti o 20 km/h v obci (30 km/h mimo obec) a více,*
- *nedání přednosti v jízdě,*
- *řízení motorového vozidla bez příslušné skupiny řidičského oprávnění.*

Z těchto uvedených DP je nejčastějším prohřeškem *držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení motorového vozidla*, které má za rok 2023 nejvyšší počet záznamů, přesněji 66 590, což činí 17,3 % všech DP zaznamenaných za tento rok.

Autor považuje tato jednání za příliš častá, bohužel není snadné těmto přestupkům předejít. Za nejlepší variantu prevence považuje autor tvorbu osvětových kampaní, jako byla například kolem roku 2009 kampaň Ministerstva dopravy s názvem „Nemyslíš – zaplatíš!“, která cílila zejména na mladé řidiče a měla za úkol představit možné katastrofické scénáře, ke kterým může dojít při nedodržení pravidel, a vyvolat tím negativní pocity, které ovlivní jejich chování za volantem. [24] Další možností, jak těmto jednáním předejít by mohlo být zvýšení hrozících sankcí.

Tab.2 Středně závažné přestupky (ČR)

PŘESTUPEK	POKUTA PŘÍKAZEM NA MÍSTĚ (tis. Kč)	POKUTA VE SPRÁVNÍM ŘÍZENÍ (tis. Kč)	BODY	ZÁKAZ ŘÍZENÍ (měs.)	POČET ZÁZNAMŮ V ROCE 2023	PODÍL
Držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení motorového vozidla	2,5–3,5	4–10	4	---	66 590	17,3 %
Nepoužití bezpečnostních o pásu, ochranné přilby nebo autosedačky	1,5–2	2–5	4	---	55 487	14,4 %
Překročení maximální povolené rychlosti o 20 km/h v obci (30 km/h mimo obec) a více	2,5–3,5	4–10	4	---	49 317	12,8 %
Nedání přednosti v jízdě	2,5–3,5	4–10	4	---	13 643	3,5 %
Řízení motorového vozidla bez příslušné skupiny oprávnění	---	25–75	4	18 – 36	6 340	1,6 %

Zdroj: [19, úprava autor]

2.3.3 Méně závažné přestupky

Poslední kategorií jsou přestupky méně závažné, které jsou hodnoceny 0 nebo 2 body a dle statistiky MDČR [23] v roce 2023 měly tyto DP zastoupení 42,3 %, tedy 162 813 přestupků za rok, na celkovém počtu zaznamenaných DP v tomto roce. K uložení zákazu řízení v této kategorii DP dochází pouze zřídka. Nejčastějším z těchto přestupků byl v roce 2023 přestupek *překročení maximální povolené rychlosti o 10 km/h a více v obci nebo mimo ni*. Počet záznamů o tomto přestupku činil 151 252, což je 39,3 % celkového počtu zaznamenaných přestupků, a jedná se zároveň o nejčastěji zaznamenávaný přestupek vůbec. Mezi nejčastější méně závažné přestupky (viz Tab.3) patří následující: [22]

- *překročení maximální povolené rychlosti o 10 km/h a více v obci nebo mimo ni,*
- *parkování na místě vyhrazeném pro osoby se zdravotním postižením,*
- *nezastavení vozidla před přechodem pro chodce,*
- *porušení zákazu zastavení nebo stání, které způsobí překážku provozu.*

Do kategorie méně závažné přestupky patří i mnoho dalších přestupků, které mají ovšem pouze nepatrné zastoupení na celkovém počtu zaznamenaných DP.

Autor považuje tyto přestupky za běžné a dle jeho názoru se ve většině případů těchto přestupků řidiči dopouští nevědomky. Ovšem je na místě za taková jednání uložit trest pro prevenci příštích jednání, proto je zařazení těchto DP dle autora správné.

Tab.3 Méně závažné přestupky (ČR)

PŘESTUPEK	POKUTA PŘÍKAZEM NA MÍSTĚ (tis. Kč)	POKUTA VE SPRÁVNÍM ŘÍZENÍ (tis. Kč)	BODY	ZÁKAZ ŘÍZENÍ	POČET ZÁZNAMŮ V ROCE 2023	PODÍL
Překročení maximální povolené rychlosti o 10 km/h a více v obci nebo mimo ni	1,5–2	2–5	2	---	151 252	39,3 %
Parkování na místě pro osoby se zdravotním postižením	2,5–3,5	4–10	2	---	9 940	2,6 %
Nezastavení vozidla před přechodem pro chodce	2,5–3,5	4–10	2	---	873	0,2 %
Porušení zákazu zastavení nebo stání a způsobení překážky	2,5–3,5	4–10	2	---	748	0,2 %

Zdroj: [19, úprava autor]

2.4 Návrhy na zlepšení bodového systému

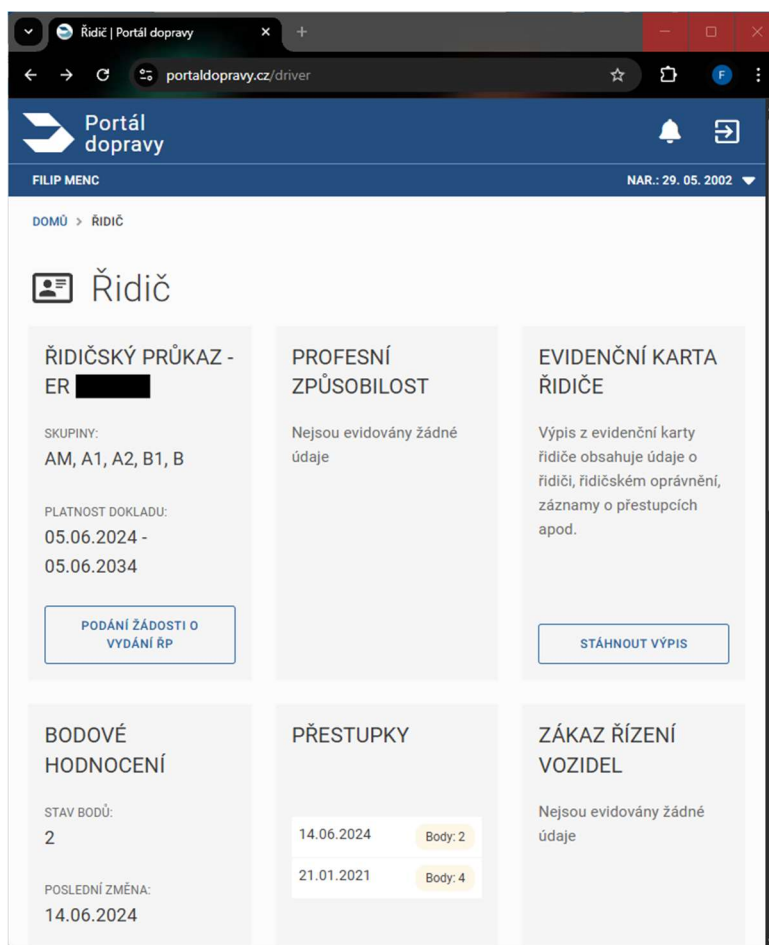
V této kapitole autor navrhuje zlepšení aktuálního bodového systému v ČR na základě poznatků z kapitol 2.2 a 2.3. Tyto návrhy rozdělil dle jejich povahy do kategorií *administrativní úkony* a *přestupky*. V kategorii *administrativní úkony* se zaměřuje na informovanost řidičů o bodovém stavu, úpravu postupů praktikovaných správními orgány, nebo sjednocení podmínek pro všechny řidiče. Kategorie *přestupky* je potom zaměřena na úpravu definic stávajících přestupků, začlenění nových přestupků do bodového systému a také na úpravu postihů za některé přestupky.

2.4.1 Administrativní úkony

Informovanost řidičů o bodovém stavu

V případě, kdy dojde ke změně bodového stavu v registru řidičů, není o této skutečnosti dotyčný řidič informován. Ačkoli lze svůj bodový stav zjistit např. online přes Portál dopravy (viz Obr.1) či osobně na odboru dopravy příslušného ORP dle místa trvalého bydliště, podle autora nejsou tyto možnosti dostačující. Mnoho občanů ČR, zejména seniorů, má nedostatečnou počítačovou gramotnost a dostavit se osobně může být pro ně náročné či dokonce nepřijatelné. Dalším důvodem, proč by měla být podle autora zlepšena úroveň informovanosti je prevence. Pokud bude řidič průběžně informován o svém bodovém stavu, dojde také k usměrnění chování řidičů, kteří se přestupků dopouští, v důsledku zapojení vizuální paměti. Využití vizuálních vjemů při vstřebávání a zapamatování informací je totiž jedním z nejvíce efektivních způsobů. [25]

Obr.1 Portál dopravy



Zdroj: [autor]

Autor tedy navrhuje, aby při každé změně bodového stavu a také vždy k 1. lednu byl řidiči zaslán jeho výpis z registru řidičů prostřednictvím doručovací služby, kterou si sám předem zvolí a bude u něj vedena v registru řidičů. Mohl by se rozhodnout třeba mezi e-mailem, datovou schránkou, SMS zprávou či poštovní zásilkou do vlastních rukou. V případě, že by nezvolil žádnou z variant, bylo by automaticky nastaveno doručování prostřednictvím poštovní zásilky.

Úprava podmínek pro absolvování školení bezpečné jízdy

Jak již autor uvedl v kapitole 2.2.2, skutečnost, že lze body odečíst absolvováním školení bezpečné jízdy je dobrý koncept, ovšem dle autorova názoru příliš benevolentní. Z aktuálního nastavení totiž plyne, že díky této možnosti může řidič každý rok spáchat o 1 středně závažný či 2 méně závažné přestupky více. Autor z vlastní zkušenosti může potvrdit, že lze například během období 1 týdne obdržet 4 trestné body za *způsobení dopravní nehody* a další 2 body za *překročení maximální povolené rychlosti o 10 km/h v obci nebo mimo ni*. Ovšem od této chvíle, kdy autor dosáhl 6 trestných bodů, začal striktně dodržovat pravidla a po 24 měsících bez dalšího záznamu došlo k automatickému vynulování jeho bodového hodnocení. Pokud by ovšem využil možnost odečtu bodů absolvováním školení bezpečné jízdy, pravděpodobně by k nápravě nedošlo, jelikož by se nemusel obávat, že při spáchání dalšího přestupku může přijít o řidičské oprávnění.

Autor navrhuje, aby možnost odečtu bodů absolvováním školení bezpečné jízdy zůstala zachována, ale zároveň aby došlo k úpravě podmínek, a to následovně:

- a) každý řidič, jehož bodový stav v registru řidičů dosáhl 12 bodů je povinen absolvovat školení bezpečné jízdy, a to nejpozději do 30 dnů od rozhodnutí o přestupku,
- b) pokud se v této lhůtě dopustí jakéhokoliv dalšího dopravního přestupku, bude mu uložen zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel,
- c) v případě úspěšného absolvování školení dojde k odečtení 2 trestných bodů v registru řidičů, pokud je v souladu s písm. e),
- d) v případě neúspěšného absolvování školení dojde k uložení zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel,
- e) body v registru řidičů lze tímto způsobem odečíst pouze jednou za 12 měsíců.

Úprava podmínek pro znovunabytí řidičského oprávnění

Pokud dojde k „vybodování“ řidiče, tento řidič pozbývá řidičské oprávnění a ve stejnou chvíli dochází k vynulování jeho bodového stavu. Dle aktuálních právních předpisů ukotvených v § 100 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, [1] může takový řidič po 12 měsících zažádat o prominutí zbytku trestu a o vrácení řidičského oprávnění, a to v případě, že splní následující podmínky:

- doloží, že úspěšně absolvoval přezkoušení z odborné způsobilosti,
- doloží potvrzení o zdravotní a psychické způsobilosti k řízení motorových vozidel.

Z toho ovšem plyne, že jeho bodový stav se během 12 měsíců snížil o 12 bodů, což je trojnásobek než se odečte řidičům, kteří nadále jezdí bez dalších přestupků a snaží se o nápravu.

Zároveň pokud se do této situace dostane řidič, který spáchal DP hodnocený 6 body v době 2 let ode dne udělení řidičského oprávnění, musí navíc ještě:

- absolvovat dopravně psychologický pohovor u dopravního psychologa,
- absolvovat školení začínajících řidičů.

Autor navrhuje sjednocený odečet bodů i v případě „vybodování“, tudíž pokud je řidič „vybodován“ a je mu uložen zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, všech 12 bodů mu zůstane po dobu 12 měsíců, kdy dojde k prvnímu automatickému odečtu, tedy 4 bodů. V tuto chvíli již může zažádat o vrácení řidičského oprávnění, pokud se tak stane, začíná s 8 body. Pro vynulování svého bodového stavu musí tedy jezdit následujících 24 měsíců bez spáchání dalšího přestupku. Dále autor navrhuje sjednocení práv a povinností začínajících i ostatních řidičů. Tedy absolvování dopravně psychologického pohovoru u dopravního psychologa by mělo být povinné pro všechny řidiče, u kterých došlo k „vybodování“ a zároveň se dopustili DP, který je hodnocen 6 body, nehledě na dobu držení řidičského oprávnění. Absolvování školení začínajících řidičů by autor ponechal na principu dobrovolnosti.

Zohlednění recidivy

Bodový systém má stanovenou výši sankcí za spáchání přestupků, ale bohužel nezohledňuje recidivu. Dle autora by bylo vhodné tento faktor zahrnout do bodového systému a při opakovaném spáchání stejného přestupku udělovat vyšší sankce, což by podle autora vedlo k vyšší účinnosti bodového systému z pohledu prevence. Chybu může udělat každý a musí za ni následně převzít zodpovědnost, v tomto případě sankce. Ovšem pokud se stejný přestupek opakuje, znamená to, že se řidič ze svého dřívějšího pochybení nepoučil, nebo hůře, jedná tak záměrně. V případě nejzávažnějších přestupků sice dojde po druhém takovém spáchaném přestupku k vybodování, u středně závažných přestupků po třech takových spáchaných přestupcích, ovšem u méně závažných přestupků, které mohou být hodnoceny 0 nebo 2 body, nemusí k vybodování dojít vůbec a jedinými sankcemi tedy zůstává pokuta. V případě spáchání přestupku jako je například *„Porušení zákazu zastavení nebo stání, které způsobí překážku provozu“*, což může vážně ohrozit bezpečnost a plynulost provozu, tedy řidič pokaždé uhradí pokutu v rozmezí 2 500 – 3 500 Kč a může toto jednání kdykoliv opakovat. Ovšem v případě stanovení vyšších sankcí za recidivu by se tomuto přístupu předešlo. V případě, že by se řidič dopustil stejného přestupku vícekrát v rámci jednoho kalendářního roku, mohly by sankce vypadat například takto:

- první spáchání přestupku: pokuta 2 500 – 3 500 Kč, 0 bodů,
- druhé spáchání přestupku: pokuta 3 500 – 5 000 Kč, 2 body,
- třetí spáchání přestupku: pokuta 5 000 – 10 000 Kč, 4 body,
- čtvrté spáchání přestupku: pokuta 10 000 – 20 000 Kč, 6 bodů (vybodování).

2.4.2 Přestupky

Projednáni přestupku „Bezdůvodně pomalá jízda“

Bezdůvodně pomalá jízda může nepřímo způsobit dopravní nehodu. Například v situaci, kdy se vozidlo pohybuje po silnici I. třídy, kde je maximální povolená rychlost 90 km/h jede toto vozidlo rychlostí 60 km/h. Je jisté, že takové vozidlo bude předjeto několikanásobným počtem jiných vozidel nežli vozidlo, které se ve stejné situaci pohybuje rychlostí 90 km/h. Při každém takovém manévru se samozřejmě zvyšuje riziko vzniku dopravní nehody například z důvodu střetu předjíždějícího vozidla s vozidlem jedoucím v opačném směru. Ovšem v případě, kdy se například 3 řidiči dalších vozidel jedoucím za vozidlem, které jede bezdůvodně pomalou jízdou rozhodnou, že nebudou riskovat a tudíž ani předjíždět, postupně začne vznikat kongesce a dojde k narušení bezpečnosti provozu. K narušení bezpečnosti dojde lidským faktorem, konkrétně reakční dobou řidičů. V případě uvážení stejných rozstupů mezi vozidly a stejných schopností všech řidičů v situaci, kdy první vozidlo začne brzdit bude mít nejrychlejší reakci řidič, který jede hned za brzdícím vozidlem. Má totiž zároveň nejpřesnější přehled o situaci před prvním vozidlem (kromě řidiče prvního vozidla), tudíž může tuto událost nejpřesněji předpovědět a reagovat na ni. S každým dalším vozidlem dochází ke snížení přehledu o situaci na začátku kongesce, zároveň tedy k složitějšímu vyhodnocení situace a tím i k prodloužení reakční doby řidičů. Tato situace je také potenciálně nebezpečná tím, že ne každý řidič se rozhodne přizpůsobit zbytečně pomalé jízdě a samozřejmě čím větší množství vozidel bude předjíždět, tím větší bude riziko vzniku dopravní nehody, ať už střetem s vozidlem protijedoucím nebo při zařazování se mezi vozidla jedoucí v této kongesci. Autor tedy navrhuje zavést přestupek „*Bezdůvodně pomalá jízda*“ do bodového systému a předejít vzniku těchto situací. Problémem při zavádění by mohla být přesná definice tohoto přestupku. Bylo by nutné přesně specifikovat ve kterých situacích se nejedná o tento přestupek, při jaké odchylce od maximální povolené rychlosti se řidič přestupku dopouští a také zda tento přestupek platí pro všechny pozemní komunikace, nebo například pouze pro dálnice a silnice I. a II. třídy.

Úprava definice „Užití světelného výstražného znamení“

Dle § 31 odst. 3 a 4 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů [1] lze výstražná světla užit následujícím způsobem: „*Je-li nutné upozornit ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích na hrozící nebezpečí, zejména v případech, kdy je nutné náhle snížit rychlost jízdy nebo zastavit vozidlo, dává řidič světelné výstražné znamení zapnutím výstražného světelného zařízení.*“ Tato definice není dle autora dostačující, neboť může snadno dojít k nepochopení. V současné době (v letech 2023 a 2024) je často diskutovaným tématem pokuta právě za neoprávněné užití výstražných světel. Takový přestupek sice existuje v rámci bodového systému, ovšem jedná se o neoprávněné užití zvláštních výstražných světel, která užívají vozidla s právem přednostní jízdy, nikoliv však výstražných světel, která jsou základní výbavou automobilů. Těmto světlům se říká také varovná či havarijní, což napovídá o způsobu jejich užití. Autor je toho názoru, že světelné výstražné znamení by se mělo v rámci bezpečnosti rozhodně využívat v těchto situacích:

- nutnost náhlého snížení rychlosti jízdy nebo zastavení vozidla,
- vznik poruchy a odstavení vozidla ke krajnici,
- vlečení vozidla,
- potřeba couvání a otáčení se,
- zastavení na místě, které není označeno jako parkoviště.

Kromě zmíněných případů existují i další situace, při kterých se běžně využívá světelného výstražného znamení. K takovým případům patří například omluvné probliknutí v případě, kdy řidič omezí jiného řidiče a je si toho vědom, nebo také děkovné probliknutí v případě, kdy řidiči jiný účastník dopravního provozu usnadní zvládnutí obtížné situace (například snížením rychlosti, zastavením před hranicí křižovatky a umožnění řidiči přijíždějícímu zprava a odbočujícímu do průběžného jízdního pruhu zařadit se před něj apod.). Nová definice by tedy podle autora mohla znít následovně: „*Světelné výstražné znamení zapnutím výstražného světelného zařízení dává řidič zejména v případech, kdy by mohlo dojít k ohrožení bezpečnosti silničního provozu. Ostatní účastníky provozu tím upozorní na hrozící nebezpečí:*

- a) *v případě nutnosti náhlého snížení rychlosti nebo zastavení vozidla,*
- b) *při vzniku poruchy a odstavení vozidla ke krajnici,*
- c) *pokud je vozidlo vlečeno,*

- d) *v případě kdy řidič couvá nebo se otáčí na pozemní komunikaci,*
- e) *při zastavení nebo stání v místě na pozemní komunikaci, které není označeno dopravní značkou jako parkoviště.“*

Prevence přestupku „jízda na červenou“

K přestupku „jízda na červenou“ může dojít poměrně jednoduše i neúmyslně. V zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (Zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, [1] je v § 70 odst. 2 písm. d) stanoveno, takto:

Při řízení provozu na křižovatce znamená pro řidiče signál se žlutým světlem „Pozor!“ povinnost zastavit vozidlo před dopravní značkou „Příčná čára souvislá“, „Příčná čára souvislá se symbolem Dej přednost v jízdě!“ a „Příčná čára souvislá s nápisem STOP“, a kde taková dopravní značka není, před světelným signalizačním zařízením; je-li však toto vozidlo při rozsvícení tohoto signálu již tak blízko, že by řidič nemohl vozidlo bezpečně zastavit, smí pokračovat v jízdě. Svítí-li světlo tohoto signálu přerušovaně, nejde o křižovatku s provozem řízeným světelnými signály,

Pokud tedy řidič přijíždí na křižovatku řízenou světelnými signály a rozsvítí se světlo žluté barvy „Pozor!“, měl by řidič zastavit. Ovšem pokud je tak blízko, že nelze bezpečně zastavit, může v jízdě pokračovat. Tato formulace může být zavádějící, jelikož se spoléhá na odhad řidiče. Autor navrhuje nainstalovat u světelných signalizačních zařízení („semaforů“) odpočet, který upozorňuje na blížící se změnu světelného signálu (viz. Takovýto systém již lze najít například v Hamburku [26].

Obr.2 Odpočet u světelného signalizačního zařízení



Zdroj: [26]

3 BODOVÝ SYSTÉM VE SPOLKOVÉ REPUBLICE NĚMECKO

Bodový systém byl v Německu zaveden již roku 1974 a zároveň se jedná o nejdéle aktivní bodový systém v celé Evropské unii. Původní model pracoval s bodovým hodnocením přestupků na stupnici 1–4 body a bodovým hodnocením trestných činů na stupnici 5–7 bodů. Maximálním počtem trestných bodů, kterého mohl řidič dosáhnout byla hodnota 18. Při dosažení této hodnoty došlo k pozbytí řidičského oprávnění, a to na dobu 6 měsíců. První velkou změnu systém podstoupil mezi lety 1998 a 2009, kdy došlo k zavedení možnosti odečtu trestných bodů z bodového stavu řidiče díky absolvování školení bezpečné jízdy. Dále tato reforma přinesla zpřísnění postihů za vybrané správní delikty, zejména například za přestupek *neoprávněné používání elektronického zařízení během jízdy*. Další velká reforma proběhla roku 2014, kdy byl zrušen 18bodový systém a nahradil ho systém 8bodový. Také došlo k přerozdělení přestupků do 3 kategorií dle jejich závažnosti a nastavení nového bodového hodnocení přestupků. Doposud poslední změna proběhla roku 2021, kdy došlo opět ke zpřísnění postihů za některé přestupky, například *překročení maximální povolené rychlosti, neoprávněné používání elektronického zařízení během jízdy, nebo blokování záchranné uličky*.

3.1 Právní předpisy bodového systému

Straßenverkehrsgesetz (StVG), [7] neboli zákon o provozu na pozemních komunikacích, je základním pilířem německého silničního provozu. Tento zákon vydaný dne 3. května 1909 upravuje detailně chování účastníků silničního provozu, nebo také pravidla pro odejmutí řidičského oprávnění. Dále se v § 4 zaměřuje také na systém hodnocení řidičských schopností, v čemž je obsažen i bodový systém řidičů.

Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), [11] neboli zákon o předpisech silničního provozu, upravuje pravidla, práva a povinnosti pro účastníky silničního provozu v Německu a byl vydán 6. března 2013. Dále obsahuje také pravidla předností, dopravního značení, parkování či rychlostních omezení. Také obsahuje specifikace povinností při nehodě, nebo pravidla pro chodce a cyklisty.

Fahreignungsregister-Verordnung (FeV), [8] neboli vyhláška o řídičských průkazech, se zaměřuje podrobně na procesy související s řídičskými průkazy a řídičským oprávněním. Tato vyhláška ze dne 11. ledna 1999 také v příloze č. 13 obsahuje seznam přestupků a trestných činů v souvislosti s bodovým systémem, včetně jejich bodového hodnocení.

Ordnungswidrigkeitengesetz (OWiG), [9] neboli zákon o správních deliktech, upravuje definice přestupků a také sankce a odpovědnost za tyto přestupky. Dále tento zákon ze dne 24. května 1968 upravuje proces řízení o přestupcích a stanovuje promlčecí lhůty.

Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV), [10] neboli vyhláška o vydávání varování, standardních sazbách pokut a ukládání zákazu řízení za dopravní přestupky, stanovuje výši pokut, počet trestných bodů a délku zákazu řízení za jednotlivé přestupky. Aktuální znění (březen 2025) je platné od roku 2024. Kromě již zmíněných sankcí je v tomto katalogu obsaženo i přehledné rozdělení přestupků dle jejich charakteru.

Autor považuje ustanovení přestupků zařazených do bodového systému ve Spolkové republice Německo za dobře zpracované a přehledné. Přestupky jsou dle jejich bodového hodnocení rozřazeny v příloze 13 vyhlášky FeV společně s odkazy na sankce jednotlivých přestupků, které jsou dostupné v příloze Katalog pokut vyhlášky BKatV. Podle autora se tedy lze poměrně jednoduše zorientovat v přestupcích a dohledat možné postihy za konkrétní delikty.

3.2 Struktura a pravidla bodového systému

Aktuální bodový systém v Německu je postaven na principu přičítání trestných bodů za spáchané dopravní přestupky obdobně jako v ČR. Správu bodového systému zajišťuje *Flensburger Kraftfahrt-Bundesamt* (KBA), tedy německý Spolkový úřad pro dopravu motorových vozidel, který sídlí ve Flensburgu. Dále tento úřad zajišťuje také evidenci řídičských oprávnění, evidenci přestupků, kontrolu technických požadavků na vozidla, nebo kontrolu emisí CO₂. [27] Bodový systém pracuje již od roku 2014 s modelem 8bodového limitu, při jehož dosažení dojde k pozbytí řídičského oprávnění. Přestupky jsou dle závažnosti hodnoceny 1–3 body a ke každému přestupku je přidělena také výše sankcí.

3.2.1 Způsoby projednání přestupku

V Německu lze přestupky projednat dvěma způsoby. Prvním způsobem je *Verwarnung mit Verwarnungsgeld*, tedy uložení napomenutí s pokutou. Pravomoc k uložení tohoto napomenutí mají správní orgány jako *Bundespolizei* (BPOL), tedy spolková policie, nebo *Ordnungsamt* (OA), tedy úřad veřejného pořádku. Tento způsob lze využít v případě méně závažných správních deliktů a výše pokuty se pohybuje v rozmezí 5 až 55 eur. [9] Pokud řidič obviněný ze spáchání správního deliktu souhlasí s projednáním přestupku tímto způsobem, nabývá tato výstraha účinnosti a řidič je povinen uhradit stanovenou pokutu buďto ihned na místě, případně ve lhůtě 1 týdne. Uhrazením pokuty je jednání považováno za uzavřené a nedochází k žádným dalším postihům, jako například záznam trestných bodů do *Fahreignungsregister* (FAER), tedy do registru řidičů. Řidič má ovšem právo odmítnout projednání přestupku tímto způsobem a v tu chvíli se přestupek podstoupí k řešení v *Bußgeldverfahren*, tedy ve správním řízení.

Většina přestupků se v Německu řeší právě ve správním řízení, neboli ve standardním přestupkovém řízení. [28] K tomuto jednání se přistupuje v případech, kdy řidič odmítne přestupek projednat uložení napomenutí s pokutou, když řidič nezaplatí uloženou pokutu, pokud by pokuta za přestupek přesáhla 55 eur, nebo pokud přestupek nelze projednat uložení napomenutí s pokutou. Toto jednání zajišťuje *Bußgeldstelle*, tedy pokutový úřad. Pachatel přestupku má možnost se k přestupku osobně vyjádřit a objasnit aspekty jednání před správním orgánem, který následně vystaví oficiální dokument *Bußgeldbescheid*, tedy oznámení o pokutě, které je řidiči předáno buďto osobně, nebo zasláno poštou. Tento dokument obsahuje popis spáchaného přestupku, výši stanovené sazby pokuty a rozsah dalších sankcí, například počet trestných bodů, které budou zaznamenány do FAER. Proti tomuto rozhodnutí lze podat *Einspruch*, tedy odvolat se proti rozhodnutí o přestupku (viz kapitola 3.2.4).

Autor nesouhlasí s tím, že pokud je přestupek spadající do bodového systému řešen na místě uložení napomenutí s pokutou, nejsou řidiči za tento přestupek přičteny trestné body. Tímto způsobem lze sice řešit pouze méně závažné přestupky, jejichž pokuta nepřesáhne 55 eur, ovšem pokud mají přidělené bodové hodnocení, měly by být tyto body řidiči přiděleny bez ohledu na způsob projednávání přestupku.

3.2.2 Přičítání a odečítání trestných bodů

Německý bodový systém rozlišuje přestupky dle jejich závažnosti a na základě toho přiděluje stanovený počet bodů, a to v rozmezí 1–3 body. Ve chvíli, kdy řidič dosáhne ve FAER bodového stavu 4 body, případně 5 bodů, obdrží od KBA poštovní zásilku *schriftliche Ermahnung*, [9] tedy písemné napomenutí. V tuto chvíli má řidič jedinečnou šanci využít možnosti odečtu 1 trestného bodu tím, že dobrovolně absolvuje *Fahreignungsseminar*, [7] tedy seminář řídičských schopností. Tento seminář je možné absolvovat maximálně jednou za 5 let, avšak jakmile jeho bodový stav přesáhne hranici 5 bodů, nelze již tento seminář podstoupit. Další obálku od KBA může řidič očekávat ve chvíli, kdy dosáhne hranice 6 bodů. V takovém případě obdrží *schriftliche Verwarnung*, [9] tedy důrazné písemné varování, což je poslední varování před ztrátou řídičského oprávnění.

Body z FAER lze odečíst dvěma způsoby. Prvním z nich je odečtení 1 bodu pomocí již zmíněného semináře řídičských schopností, maximálně jednou za 5 let. Pokud má ovšem řidič ve FAER více než 5 trestných bodů, nelze již tuto možnost využít. V tu chvíli zbývá už jen druhá možnost, kterou je automatické odečtení bodů po uplynutí stanovené lhůty. Lhůta pro automatický odečet bodů je různě dlouhá v závislosti na závažnosti přestupku:

- 1bodové přestupky – 2,5 roku,
- 2bodové přestupky – 5 let,
- 3bodové přestupky – 10 let.

Tato lhůta se počítá od data záznamu přestupku do FAER. Pokud řidič během tohoto období spáchá další přestupek, nemá to na probíhající odpočet vliv a již zaznamenané body se smažou dle původních lhůt.

Z autorova pohledu je v Německu zajištěna dostatečná informovanost řidiče o jeho bodovém stavu. Ohledně školení bezpečné jízdy by autor navrhoval zvýšit počet bodů, které lze touto cestou odečíst na 2 body. Počet 2 bodů z důvodu, aby bylo možné odečíst průměrný přestupek, tedy ten 2bodový. Tuto možnost lze využít jednou za 5 let, což je dle autora nastaveno správně. Autor oceňuje délku lhůty pro odečítání bodů rozdělenou dle závažnosti přestupku, a také skutečnost, že každý připsaný bod má stanovenou svou vlastní dobu trvanlivosti bez ohledu na jiné spáchané přestupky.

3.2.3 Pozbytí a znovunabytí řidičského oprávnění

Řidičské oprávnění lze pozbyt několika způsoby. V souvislosti s bodovým systémem je nejrelevantnější varianta, kdy řidič dosáhne 8 bodů v registru FAER. V takovém případě obdrží obsílku s úředním rozhodnutím o odebrání řidičského oprávnění a jeho řidičský průkaz se stává neplatným s okamžitou platností. Od této chvíle je řidiči uložen zákaz řízení na 6 měsíců. [7] Po uplynutí této lhůty si může zažádat o nové řidičské oprávnění, ovšem napřed musí úspěšně absolvovat *Medizinisch-Psychologische Untersuchung* (MPU), tedy lékařsky-psychologické vyšetření, které je zaměřeno na mentální hodnocení řidiče, hodnocení jeho reakcí a zdravotního stavu.

Další možností, jak lze přijít o řidičské oprávnění, je odebrání soudem dle zákona Strafgesetzbuch (StGB), neboli trestního zákoníku. K tomuto procesu dojde, pokud se řidič dopustí vážného trestného činu v souvislosti s řízením motorového vozidla. Takovým jednáním může být například *těžké ublížení na zdraví* či *usmrcení*, nebo recidivní chování v souvislosti se závažnými přestupky jako třeba *řízení pod vlivem alkoholu nebo drog*, či *překročení maximální povolené rychlosti o 41 km/h v obci (51 km/h mimo ni) a více*. V rozsudku soudu je následně stanovena minimální doba zákazu řízení, která se pohybuje mezi 6 měsíci a 5 lety. [28] Po uplynutí stanovené lhůty lze zažádat o nové řidičské oprávnění, při čemž je opět nutné absolvovat MPU.

V obou předešlých případech se jedná o *Fahrerlaubnisentzug*, což znamená úplnou ztrátu řidičského oprávnění na dobu neurčitou (s minimální dobou trvání), a následně řidič může zažádat o vydání nového řidičského oprávnění. K pozbytí řidičského oprávnění může ovšem dojít také pouze na dobu určitou. Takové jednání se označuje jako *Fahrverbot*, tedy dočasný zákaz řízení, který se uděluje zpravidla na 1–3 měsíce. [7] Po uplynutí této lhůty si vezme řidič svůj řidičský průkaz zpět bez dalších nutných postupů. Tento proces je uplatňován, pokud se řidič dopustí přestupků klasifikovaných jako závažné, například *jízda na červenou*, *překročení maximální povolené rychlosti o 41 km/h v obci (51 km/h mimo ni) a více*, nebo také *nebezpečné předjíždění*.

Autor hodnotí kladně rozdílné podmínky odebrání a navrácení řidičského oprávnění dle závažnosti přestupku. V případě závažnějších přestupků, které významně ohrožují bezpečnost silničního provozu, jako například řízení pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek je dle autora na místě, aby řidič nejprve prokázal svou nápravu předtím, než je mu dovoleno se znovu vrátit do provozu.

3.2.4 Možnosti odvolání proti rozhodnutí o přestupku

Pokud je řidič přesvědčen, že pokutový úřad rozhodl o jeho přestupku nesprávně, může proti tomuto verdiktu podat *Einspruch*, tedy námitku. Takto lze učinit nejpozději do 14 dnů od doručení oznámení o pokutě. [9] Pokud není odvolání podáno v tomto časovém úseku, rozhodnutí o pokutě nabývá právní moci a nelze se již dále jakkoliv bránit. Odvolání je nutné podat písemně u příslušného pokutového úřadu, který původní rozhodnutí vydal. Úřad následně případ přezkoumá a vydá rozhodnutí, které může buďto zrušit pokutu v plném rozsahu, zmírnit udělené sankce, nebo zamítnout odvolání.

V případě, že úřad odvolání zamítne, je případ automaticky postoupen *Amtsgericht*, tedy k okresnímu soudu. Ten provede nezávislé přezkoumání případu a následně rozhodne o výsledku. Může pokutu zrušit v plném rozsahu, zmírnit udělené sankce, potvrdit původní rozhodnutí pokutového úřadu, nebo dokonce zvýšit udělené sankce.

V případě, kdy byl řidiči uložen zákaz řízení, nebo stanovená pokuta přesáhla 250 eur, může využít *Berufung*, tedy odvolání k vyššímu soudu. [9] Toto odvolání bude následně řešit *Landgericht*, tedy zemský soud, který opět celý případ přezkoumá a může předešlé rozhodnutí zrušit, zmírnit, potvrdit, nebo naopak ještě zpřísnit, pokud dospěje k závěru, že byl přestupek závažnější než za jaký byl považován v původním posudku. Musí tak ovšem učinit nejpozději do 1 týdne od doručení rozsudku od *Amtsgericht*. Proti výsledku se lze odvolat, ale pouze z hlediska nesprávného použití práva.

Poslední možností odvolání je *Revision*, tedy kasační stížnost k nejvyššímu soudu. Tato stížnost se podává proti rozhodnutí *Amtsgericht*, případně proti rozhodnutí *Landgericht*, a připadá v úvahu pouze tehdy, kdy je důvodné podezření na právní chybu v původním rozhodnutí. [29] Na rozdíl od *Berufung* se v tomto případě soud nezabývá podstatou případu, zaměřuje se pouze na správnost použití práva při rozhodnutí o přestupku. Kasační stížnost lze podat nejdéle do 1 týdne od doručení rozsudku od *Amtsgericht* a výsledek tohoto procesu je již konečný, nelze se proti němu dále odvolat.

Dle autora je vhodné, že v případě odvolání se dochází k celkovému přezkoumání případu, tedy může dojít nejen ke zmírnění, ale také ke zpřísnění sankcí. Každému takovému odvolání musí příslušný správní orgán věnovat mnoho času. Tím, že si daný řidič může i přitížit dojde k regulaci neopodstatněných odvolání, tedy tuto možnost budou využívat převážně ti, kteří jsou opravdu přesvědčeni, že bylo rozhodnutí nesprávné.

3.3 Kategorizace přestupků a jejich sankce

Přestupky v Německu lze rozdělit do 3 základních kategorií. Jedná se o přestupky lehké, závažné a velmi závažné, které mohou dokonce hraničit s trestnými činy. [7] Každý delikt, který je zařazen do bodového systému, má přidělený určitý počet bodů. Přestupky spadající do kategorie lehké přestupky jsou ohodnoceny 1 bodem, do kategorie závažné přestupky jsou ohodnoceny 2 body a do kategorie velmi závažné přestupky jsou ohodnoceny 3 body. V případě, kdy dojde ke spáchání více přestupků zároveň, je řidiči podle § 4 odst. 2 zákona Straßenverkehrsgesetz přidělen počet bodů pouze za nejzávažnější z nich. Obdobně jako v ČR mohou některé přestupky spadat do více kategorií dle míry provinění. Příkladem takových přestupků je třeba *překročení maximální povolené rychlosti* (viz Tab.4), nebo *řízení pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky* (viz Tab.5).

Tab.4 Překročení maximální povolené rychlosti (Německo)

Překročení maximální povolené rychlosti						
Překročeno o (km/h)	V obci			Mimo obec		
	Pokuta (eur)	Zákaz řízení (měs.)	Body	Pokuta (eur)	Zákaz řízení (měs.)	Body
méně než 11	40			30		
11 – 15	60			50		
16 – 20	160		1	140		1
21 – 25	175		1	150		1
26 – 30	235	1	2	175		1
31 – 40	340	1	2	255	1	2
41 – 50	560	2	2	480	1	2
51 – 60	700	3	2	600	2	2
více než 60	800	3	2	700	3	2

Zdroj: [7, 10, úprava autor]

Tab.5 Řízení pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky (Německo)

Řízení pod vlivem alkoholu (nad 0,5 promile) či jiné návykové látky (nad 3,5 ng/ml)		
Počet opakování	Pokuta (eur)	Zákaz řízení (měs.)
1	500	1
2	1 000	3
3 a více	1 500	3

Zdroj: [7, 10, úprava autor]

3.3.1 *Velmi závažné přestupky*

Do této kategorie spadají přestupky, které výrazně ohrožují bezpečnost silničního provozu. Takové přestupky jsou trestány udělením třech bodů a zároveň také nařízením odebrání řidičského průkazu nebo uložením okamžitého zákazu řízení na dobu neurčitou. Přestupky spadající do této kategorie úzce hraničí s trestnými činy. Na rozdíl od přestupků, jejichž šetření a řešení probíhá dle zákona o silničním provozu StVG, ve znění pozdějších předpisů, trestné činy včetně procesu jejich řešení podléhají trestnímu zákoníku StGB, ve znění pozdějších předpisů. Typickými trestnými činy souvisejícími se silniční dopravou, které spadají do této kategorie jsou například:

- *zabití nebo ublížení na zdraví z nedbalosti,*
- *řízení pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky,*
- *neposkytnutí pomoci,*
- *ohrožení silničního provozu,*
- *neoprávněné opuštění místa nehody.*

Tyto činy nemají přesně stanovenou výši postihu, při rozhodování vždy hrají roli okolnosti a jiné aspekty. Nicméně kromě udělení pokuty a uložení zákazu řízení může dojít i k odnětí svobody. Každý z těchto trestných činů je ohodnocen třemi body. Řízení o těchto trestných činech probíhá dle závažnosti u okresního či zemského soudu.

Do méně závažných deliktů, tedy přestupků, spadajících do této kategorie se řadí tyto přestupky:

- *účast na nelegálních závodech motorových vozidel,*
- *neoprávněné užití SPZ,*
- *řízení vozidla bez příslušného řidičského oprávnění.*

Autor by tuto kategorii rozdělil na dvě, první z nich by byly pouze vážné trestné činy ohrožující zdraví či život ostatních účastníků provozu. Tyto trestné činy by klidně mohly být následně hodnoceny 4 trestnými body. Další kategorií by byly ostatní přestupky, které nejsou tak závažné jako předešlé trestné činy. Tedy například při porovnání neoprávněného užití SPZ a zabití z nedbalosti je zde dle autora velký rozdíl v závažnosti těchto deliktů.

3.3.2 Závažné přestupky

Druhou kategorií jsou přestupky „závažné“, neboli 2bodové přestupky. Každý, kdo se dopustí některého z těchto deliktů, je téměř vždy potrestán uložením zákazu řízení na dobu 1 měsíc. U některých přestupků, například pokud řidič poruší *zákaz předjíždění*, ale zároveň svým jednáním nezpůsobí nebezpečí ani škodu na majetku, obdrží pouze trestné body a musí zaplatit pokutu. V opačném případě je zákaz řízení nevyhnutelný. Obdobně je tomu při spáchání přestupku *otáčení, couvání nebo jízda v protisměru na dálnici*. Při posuzování tohoto deliktu se opět hodnotí závažnost a dopad spáchaného přestupku. Pokud řidič například couvá na dálničním nájezdu či sjezdu, nevyhne se sankcím jako je pokuta a trestné body, ovšem zákaz řízení hrozí pouze tehdy, kdy takto učiní v hlavním jízdním pruhu. [10] Mezi tyto přestupky patří například následující:

- *překročení maximální povolené rychlosti v obci nebo mimo ni* (viz Tab.4),
- *řízení pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky* (viz Tab.5),
- *nedodržení pravidel předjíždění,*
- *nevytvoření či zneužití záchranné uličky,*
- *jízda na červenou,*
- *otáčení, couvání nebo jízda v protisměru na dálnici.*

Za každý z těchto přestupků je striktně určená výše a rozsah sankcí, s ohledem na jeho závažnost. Výsledná rozmezí pokut, trestných bodů a délky trvání zákazu řízení autor uvádí v tabulce Tab.6, detailní rozmezí *rychlostních přestupků* a přestupku *řízení pod vlivem návykových látek* je uvedeno v tabulkách Tab.4 a Tab.5.

Dle autora je správné v rámci sankcí za tyto přestupky udělovat nejen trestné body, ale také zákaz řízení. Tyto přestupky výrazně ovlivňují bezpečnost silničního provozu a skutečnost, že při jejich spáchání řidič přijde o možnost řídit motorové vozidlo je z autorova pohledu účinná prevence.

Tab.6 Závažné přestupky (Německo)

Přestupek	Pokuta (eur)	Body	Zákaz řízení (měs.)
Jízda na červenou	200–360	2	1
Neumožnění okamžitého průjezdu vozidlu s právem přednostní jízdy	280–320	2	1
Porušení zákazu předjíždění	150–300	2	0–1
Nevytvoření záchranné uličky nebo její zneužití	200–320	2	1
Otáčení, couvání nebo jízda v protisměru na dálnici	75–200	2	0–1
Neoprávněné používání elektronického zařízení během jízdy (pokud vzniklo nebezpečí nebo škoda na majetku)	150–200	2	1

Zdroj: [7, 10, úprava autor]

3.3.3 Lehké přestupky

Poslední kategorií jsou lehké přestupky, které neohrožují, ovšem omezují bezpečnost silničního provozu. [7] Za spáchání těchto přestupků, pokud nejsou spáchány společně s přestupkem závažnějším, se zpravidla neuděluje zákaz řízení. Každý přestupek spadající do této kategorie je hodnocen 1 trestným bodem a pokutou. Patří sem opět některé rychlostní přestupky (viz Tab.4) a řízení pod vlivem návykových látek (viz Tab.5). Dalšími známými delikty, které by měly být uvedeny (viz Tab.7), jsou například:

- *nedání přednosti v jízdě,*
- *nesprávné parkování,*
- *nepoužití mlhových světel za snížené viditelnosti,*
- *neoprávněné používání elektronického zařízení během jízdy,*
- *předjíždění na přechodu pro chodce nebo bezprostředně před ním,*
- *jízda s technicky nezpůsobilým vozidlem,*
- *nedostatečný vzorek běhounu pneumatik,*
- *neuposlechnutí značky „STOP“.*

Tab.7 Lehké přestupky (Německo)

Přestupek	Pokuta (eur)	Body
Nedání přednosti v jízdě	100	1
Nesprávné parkování	10–110	1
Nepoužití mlhových světel za snížené viditelnosti	25	1
Neoprávněné používání elektronického zařízení během jízdy (pokud nevzniklo nebezpečí ani škoda na majetku)	100	1
Předjíždění na přechodu pro chodce	80	1
Jízda s technicky nezpůsobilým vozidlem	70	1
Nedostatečný vzorek pneumatik	60	1
Neuposlechnutí značky „STOP“	70	1

Zdroj: [7, 10, úprava autor]

Mnoho dalších přestupků, při kterých dochází k porušení pravidel v souvislosti s řízením motorových vozidel stanovených v příslušných zákonech (viz kapitola 3.1), není do bodového systému zařazeno. Za tyto přestupky je řidiči sice uložena pokuta, ale nelze mu za ně přidělit trestné body ani zákaz řízení. Mezi takové přestupky patří například:

- *jízda po dálnici bez dálniční známky,*
- *překročení maximální povolené rychlosti o méně než 10 km/h,*
- *znečištění vozovky,*
- *nesprávné používání směrových světel,*
- *bezduvodné používání klaksonu,*
- *překročení maximální povolené hmotnosti.*

Tyto delikty sice nevedou k bodovému záznamu ani k zákazu řízení, pokuty za jejich spáchání se ovšem mohou pohybovat až v řádu stovek eur.

Autor oceňuje, že i přestupky, které do bodového systému nespádají, ale souvisí se silničním provozem lze dohledat na stejném místě. Díky tomu je souhrn všech protiprávních jednání, ke kterým může dojít v souvislosti s řízením motorových vozidel, ucelený a přehledný.

4 BODOVÝ SYSTÉM V POLSKU

V Polsku byl bodový systém zaveden v roce 1993 za účelem zvýšit bezpečnost silničního provozu. [30] V původním znění se zaměřoval především na závažné dopravní přestupky. Polský bodový systém je postaven na principu přičítání trestných bodů, maximálním počtem, kterého lze dosáhnout, je 24 bodů. S přibývajícím množstvím automobilů a rozvojem silniční dopravní infrastruktury dospěla polská vláda k názoru, že je již původní systém nedostatečný. Největšími úpravami prošel bodový systém v letech 2019, 2022 a 2023. Ustawa z dnia 13 czerwca 2019 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym přinesla změny týkající se kompetencí policie. Těmito změnami bylo povoleno stání policejního vozidla na zakázaném místě (např. autobusová zastávka), zavedení kontroly stavu počítadla ujeté vzdálenosti vozidla (tachometru), nebo také zpřísnění trestů za neuposlechnutí pokynu policisty. [31] Významnou změnou byla ustawa z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw. Tato novela poprvé v historii polského bodového systému zvýšila finanční sankce za dopravní přestupky. [32] Dosud poslední změna, tedy aktuální znění (březen 2025), proběhla v roce 2023. Touto novelou bylo rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 14 września 2023 r. w sprawie ewidencji kierujących pojazdami naruszających przepisy ruchu drogowego. Nejvýznamnější změnou je skutečnost, že v případě spáchání několika přestupků v rámci jednoho činu jsou řidiči přičteny odpovídající body za každý jednotlivý přestupek. [32] V průběhu roku 2025 by měla vstoupit v platnost novela, která výrazně zpřísní tresty za dopravní přestupky a zavede některá nová opatření, jako například zrušení možnosti odečtu bodů za nejzávažnější přestupky kurzem bezpečné jízdy. Možnost kurz absolvovat by měla zůstat zachována, ovšem pouze pro odečet bodů za méně závažné přestupky. Další změnou by měla být možnost zabavení vozidla v případě porušení soudního zákazu řízení, nebo také zavedení specifických pravidel pro 17leté řidiče. [33]

4.1 Právní předpisy bodového systému

Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, [4] neboli zákon o silničním provozu, upravuje pravidla silničního provozu na veřejných pozemních komunikacích. Dále také stanovuje technické požadavky na vozidla a práva a povinnosti účastníků silničního provozu. Tento zákon je právním základem pro kontrolu silničního provozu v Polsku.

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie szczegółowego zakresu uprawnień organów administracji rządowej i samorządowej w zakresie kontrolowania przestrzegania przepisów ruchu drogowego, [5] neboli nařízení ministra infrastruktury o podrobném rozsahu pravomocí orgánů státní správy a samosprávy v oblasti kontroly dodržování pravidel silničního provozu, je dalším důležitým právním předpisem. Toto nařízení stanovuje, které orgány státní správy jsou kompetentní k provádění kontroly porušení pravidel silničního provozu. Také určuje podrobný rozsah pravomocí těchto orgánů. Jedná se o doplnění zákona o silničním provozu.

Ustawa z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń, [6] neboli zákoník přestupků, upravuje odpovědnost za přestupky. V tomto zákoníku jsou dále definovány tresty a postupy výkonu trestů. Další částí jsou kapitoly, které rozdělují a popisují přestupky. Nejpodstatnější částí ve vztahu k bodovému systému je *Rozdział XI – Wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu i porządkowi w komunikacji*, tedy *Kapitola XI – Přestupky proti bezpečnosti a pořádku na komunikacích*.

Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 14 września 2023 r. w sprawie ewidencji kierujących pojazdami naruszających przepisy ruchu drogowego, [34] neboli nařízení ministra vnitra o evidenci řidičů vozidel porušujících pravidla silničního provozu, upravuje pravidla vedení evidence řidičů, kteří porušili pravidla silničního provozu. Toto nařízení upřesňuje způsob zaznamenávání a uchovávání informací o trestných bodech. Dále také obsahuje pravidla pro aktualizaci a mazání dat z evidence a také bodové hodnocení jednotlivých přestupků.

Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji, [35] neboli zákon o policii, upravuje úkoly a pravomoci policie. Také definuje konkrétní postupy při různých aktech, například při zastavení vozidla, kontrole dokladů, měření rychlosti či řízení provozu. V souvislosti s bodovým systémem je nejvýznamější úpravou ukládání sankcí za dopravní přestupky.

Z pohledu autora jsou právní předpisy upravující bodový systém v Polsku nepřehledné a neucelené. Je obtížné se v těchto pravidlech zorientovat a dohledat jednotlivé prvky. Autor tedy navrhuje vydání nového právního předpisu, který bude obsahovat, nebo se případně odkazovat na vše, co s bodovým systémem souvisí.

4.2 Struktura a pravidla bodového systému

Bodový systém v Polsku pracuje na principu přičítání trestných bodů za spáchané dopravní přestupky, které jsou do bodového systému zařazeny. Bodový stav řidiče může dosáhnout maximálně 24 bodů, poté již dochází ke ztrátě řidičského oprávnění. [4] Přestupky jsou dle jejich závažnosti ohodnoceny počtem trestných bodů na stupnici od 1 do 15, kdy mezi 1 bodové přestupky patří například *neoprávněné zastavení nebo parkování* a mezi 15 bodové potom třeba *porušení zákazu předjíždění*. [5] Přehled přestupků a jejich bodového hodnocení je součástí nařízení ministra vnitra o evidenci řidičů vozidel porušujících pravidla silničního provozu, konkrétně se jedná o přílohu č. 1 tohoto nařízení.

4.2.1 Způsoby projednání přestupku

Prvním způsobem, jak přestupek projednat, je *postępowanie mandatowe*, [36] neboli nařizovací řízení (blokové řízení). Toto řízení vede policie a lze ho uplatnit v případě, kdy byl pachatel přistižen při činu, nebo bezprostředně po jeho spáchání. Policista je povinen sdělit řidiči výši pokuty, popis spáchaného přestupku, čas a místo spáchání přestupku a také ho obeznámit s jeho právem odmítnout výzvu k uložení pokuty. Pachatel tedy výzvu k uložení sankce buďto přijme, nebo odmítne. Pokud tuto výzvu přijme, má poté povinnost stanovenou pokutu uhradit do 7 dnů. Tak může učinit přímo na místě hotově či kartou u policistů, kteří výzvu vydali, nebo také dodatečně osobně na služebně, úhradou převodem na účet či složenkou.

Pokud řidič neuhradí pokutu do stanoveného data či odmítne projednat přestupek v nařizovacím řízení, policista je povinen podat soudu návrh na potrestání v *postępowanie zwyczajne*, [36] tedy ve standardním řízení. Návrh na potrestání musí obsahovat osobní údaje obviněného, popis spáchaného činu, uvedení důkazů a právní předpisy, jejichž porušením k protiprávnímu jednání došlo. Stejně tak i v případě, kdy se jedná o závažný přestupek, který nelze projednat v nařizovacím řízení. Následně příslušný *sąd rejonowy*, tedy okresní soud případ, přezkoumá a vydá rozhodnutí. Proti tomuto rozhodnutí se lze odvolat, poté bude odvolání přezkoumáno příslušným odvolacím soudem. Takovým soudem je *sąd okręgowy*, tedy krajský soud. Proti rozhodnutí odvolacího soudu se již odvolat nelze.

Způsoby projednání přestupků jsou dle autora dostačující. Navíc jsou přehledně zpracované v právním předpise Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia.

4.2.2 *Přičítání a odečítání trestných bodů*

Každý řidič začíná s počátečním bodovým stavem 0 bodů. Za každý přestupek, kterého se dopustí, jsou mu přiděleny trestné body dle závažnosti přestupku. Maximální počet, tedy horní hranice, kterého lze dosáhnout je 24 bodů [4], v případě dosažení této hranice dochází k vybodování. Každý přestupek je ohodnocen konkrétním počtem bodů, jejichž přehled je součástí nařízení ministra vnitra o evidenci řidičů vozidel porušujících pravidla silničního provozu.

Body lze odečíst dvěma způsoby, obdobně jako v případě ČR a Německa, tedy automatickým odečtem, nebo absolvováním školení bezpečné jízdy. [34] Automatický odečet proběhne po 12 měsících od posledního spáchaného přestupku a dojde k odečtu 4 bodů, tedy obdobně jako v ČR. V případě odečtu bodů absolvováním školení bezpečné jízdy lze odečíst 6 bodů z bodového stavu řidiče, a to jednou za 6 měsíců. Z toho vyplývá, že řidič může absolvováním těchto školení každý rok snížit svůj bodový stav o 12 bodů.

V Polsku také platí speciální přísnější pravidla pro začínající řidiče, kteří mají řidičský průkaz méně než 1 rok. Takoví řidiči mohou dosáhnout pouze 20 bodů [34], poté dojde k vybodování a následné ztrátě řidičského oprávnění. Dále také nemohou absolvovat školení bezpečné jízdy za účelem odečtu bodů.

Autor považuje možnost absolvovat školení bezpečné jízdy dvakrát ročně, tedy odečíst tímto způsobem 12 bodů ročně, jako příliš benevolentní. S možností tohoto odečtu sice autor souhlasí, ale bylo by pole něj efektivnější, kdyby se odečítalo menší množství bodů, případně stejné množství, ale v delším časovém intervalu. Dále také nesouhlasí se znevýhodněním začínajících řidičů. Pokud je řidič neukázněný a porušuje pravidla, mělo by dojít k udělení stejných sankcí nehledě na to, jak dlouho je již držitelem řidičského oprávnění.

4.2.3 *Pozbytí a znovunabytí řidičského oprávnění*

V případě, kdy řidič dosáhl bodového stavu 24 bodů, je mu okresním soudem uložen zákaz řízení. Zároveň ho policista informuje o dosažení maximálního počtu bodů a fyzicky mu řidičský průkaz odebere. Následně tuto skutečnost nahlásí do centrálního registru řidičů. Odebraný řidičský průkaz je odeslán na příslušný úřad, který vede evidenci řidičských průkazů, kde dojde k jeho znehodnocení. [36] Obdobně je tomu i v případě, kdy je zákaz řízení uložen ve standardním soudním řízení. Řidič musí opět odevzdat řidičský průkaz, který je následně odeslán ke znehodnocení.

Pokud chce řidič své řidičské oprávnění obnovit, není stanovena žádná lhůta trvání zákazu řízení. Tedy může tak učinit ihned po ztrátě původního oprávnění. Tento proces probíhá stejně, jako když někdo žádá o řidičské oprávnění poprvé. Tudíž musí podstoupit nutná zdravotní a psychologická vyšetření a následně absolvovat teoretické i praktické zkoušky z pravidel silničního provozu (autoškola). [36]

Tímto způsobem lze ovšem znovunabýt řidičské oprávnění pouze v případě, kdy došlo k uložení zákazu řízení v důsledku vybodování (dosažení 24 bodů). Pokud se jedná o zákaz řízení uložený soudem za spáchání přestupku, může se minimální lhůta pro opětovné zažádání o řidičské oprávnění pohybovat mezi 6 měsíci a 15 lety dle závažnosti přestupku. Narozdíl od ČR nelze zažádat o prominutí zbytku trestu, lhůta je závazná.

Autor nesouhlasí s tím, že po vybodování lze okamžitě žádat o nové řidičské oprávnění. Tato skutečnost dle autora výrazně snižuje efektivitu bodového systému v oblasti prevence. Autor by navrhoval zavést uložení jednotného zákazu řízení při vybodování, a to v trvání alespoň 6 měsíců. V souvislosti s tím, že tato možnost existuje, autor také nesouhlasí se znehodnocením řidičského průkazu. Řidič totiž může ihned absolvovat požadované zkoušky a například do měsíce může žádat o nový řidičský průkaz. Autor tedy nevidí důvod zbytečně starý průkaz znehodnocovat a následně vydávat nový, když lze starý pouze uložit a následně navrátit řidiči.

4.2.4 Možnosti odvolání proti rozhodnutí o přestupku

Odvolání, obdobně jako v ČR a v Německu, nelze podat proti rozhodnutí o přestupku, který byl vyřešen uhrazením pokuty nařizovacím řízením. [36] Takové rozhodnutí nabývá právní moci ve chvíli, kdy s tímto způsobem projednání řidič souhlasí a nelze již rozhodnutí jakkoliv změnit. Ovšem proti rozhodnutí vydanému okresním soudem se odvolat lze, a to k nadřízenému správnímu orgánu, tedy ke krajskému soudu. [36] Odvolání je nutné podat písemně ke správnímu orgánu, který rozhodnutí vydal, a to nejpozději do 7 dní od doručení rozhodnutí o přestupku. Musí obsahovat důvod nesouhlasu a požadavky na úpravu rozhodnutí. Pokud okresní soud přehodnotí své původní rozhodnutí a je možné odvolání vyhovět, může tak učinit. V opačném případě musí případ se všemi náležitostmi včetně odvolání předat krajskému soudu. Ten následně provede nové šetření případu a dospěje k závěru, kterým může být potvrzení původního rozhodnutí, nebo uznání odvolání a zmírnění či úplné zrušení postihů. Také ale může dospět k závěru, že se jednalo o závažnější přestupek než bylo rozhodnuto v předešlém procesu, což může vést

ke zpřísnění sankcí. Poté vydá nové rozhodnutí o přestupku, které je následně doručeno řidiči. Toto rozhodnutí je finální a nelze se proti němu již znovu odvolat.

Dle autora jsou možnosti odvolání se proti rozhodnutí o přestupku dostatečné. Autor také souhlasí s tím, že v případě nového přezkoumání případu může dojít nejen ke zmírnění sankcí, ale naopak také k jejich zpřísnění.

4.3 Kategorizace přestupků a jejich sankce

V Polsku nejsou přestupky oficiálně rozděleny do žádných kategorií dle závažnosti jako v ČR a v Německu. Pro přehlednost a jednotnost práce provedl toto rozdělení sám autor. Přestupky v Polsku jsou hodnoceny 1–15 trestnými body. Mezi nejméně závažné přestupky tedy autor zařadil takové, jejichž hodnocení odpovídá 1–5 bodům, mezi středně závažné zařadil přestupky s hodnocením 2–5 bodů a mezi závažné zařadil přestupky ohodnocené 10 a více body. Speciální kategorií jsou rychlostní přestupky, které dle závažnosti mohou být ohodnoceny různým počtem bodů, a i výše pokuty je různá (viz Tab.8). Pokud řidič spáchá více přestupků v rámci jednoho jednání, je mu nárzdíl od České republiky a Spolkové republiky Německo, přidělen počet bodů odpovídající součtu bodů za všechny dílčí přestupky (v ČR a v Německu pouze body za nejzávažnější z nich). Pokud součet bodů dosáhne či přesáhne počet 15, je řidiči přidělen tento počet. V rámci jednoho jednání tedy nelze obdržet více než 15 bodů.

Autor navrhuje snížit maximální počet 24 bodů alespoň na polovinu. Zároveň také překlasifikovat přestupky a maximální možný počet bodů udělených za přestupek snížit o stejné procento. S tím souvisí i následné rozdělení přestupků do kategorií dle jejich závažnosti. Aktuální nastavení je totiž dle autora nepřehledné a zbytečně členité. Taktéž rychlostní přestupky by autor rozdělil na méně kategorií s větším rychlostním rozptylem. Na druhou stranu autor souhlasí se skutečností, že při spáchání několika přestupků naráz se řidiči přičítají body za všechny tyto přestupky. Ovšem je důležité, aby byla stanovena horní mez, aktuálně je to 15 bodů, jinak by mohlo dojít k vybodování v rámci jednoho jednání.

Tab.8 Rychlostní přestupky (Polsko)

Rychlost překročena o	Pokuta (PLN)	Body
10 km/h a méně	50	1
11–15 km/h	100–200	2
16–20 km/h	100–200	3
21–25 km/h	300–400	5
26–30 km/h	300–400	7
31–40 km/h	800–1000	9
41–50 km/h	800–1000	11
51–60 km/h	1500–2000	13
61–70 km/h	1500–2000	14
více než 70 km/h	2500	15

Zdroj: [35, 38, úprava autor]

4.3.1 Závažné přestupky

Přestupky, které jsou ohodnoceny 11 až 15 body představují skupinu těch nejzávažnějších a mohou mít vážné následky. Tyto přestupky představují hrubé porušení dopravních předpisů a často jsou spojeny s ohrožením života nebo zdraví ostatních účastníků silničního provozu. Polské právní předpisy [4, 5, 6] kladou důraz především na ochranu nejzranitelnějších účastníků provozu, jako jsou cyklisté či chodci. Za přestupky spadající do této kategorie hrozí nejen vysoké pokuty, ale také uložení zákazu řízení, nebo dokonce v některých případech i odnětí svobody (viz Tab.9). Mezi tyto přestupky patří například:

- řízení motorového vozidla v opilosti nebo pod vlivem omamné látky,
- řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu nebo podobně působící látky,
- přestupek ohrožující bezpečnost silničního provozu, který měl za následek porušení funkce tělesného orgánu nebo poruchu zdraví,
- předjíždění vozidla na přechodu pro chodce, kde není řízen provoz, nebo bezprostředně před tímto přechodem,
- nedodržení světelných signálů,
- porušení zákazu používat za jízdy telekomunikační zařízení, které vyžaduje, aby řidič držel v ruce sluchátko nebo mikrofon.

Autor hodnotí hrozící sankce za tyto přestupky jako nepřehledné. Některé přestupky mají například stanovenou pouze spodní hranici pokuty, jiné mají určenou přesnou hodnotu a další jsou zase omezeny intervalem. V některých případech dokonce neplatí ani jedna z těchto možností a pokuta je nastavena individuálně teprve při posuzování přestupku. Navíc výše pokuty například u přestupku řízení

pod vlivem alkoholu se může lišit až o 27 500 PLN (což je přibližně 162 250 Kč). Autor tedy navrhuje stanovit a přehledně zaznamenat sankce za všechny přestupky do jednoho z právních předpisů, například do přílohy nařízení ministra vnitra o evidenci řidičů vozidel porušujících pravidla silničního provozu.

Tab.9 Závažné přestupky (Polsko)

Přestupek	Pokuta (PLN)	Body	Zákaz řízení (měs.)	Odnětí svobody (měs.)
Ublížení na zdraví	min. 1500	12	individuálně	Ne
Řízení pod vlivem alkoholu (do 0,5) nebo jiné návykové látky způsobující podobný stav	2500–30000	15	6–36	až 1
Řízení v opilosti (nad 0,5) nebo jiné návykové látky způsobující podobný stav	individuálně	15	až 180	až 36
Předjíždění na přechodu pro chodce nebo bezprostředně před ním	1500	15	6–36	Ne
Jízda na červenou	500	15	až 36	Ne
Používání telefonu za jízdy	500–3000	12	Ne	Ne

Zdroj: [35, 38, úprava autor]

4.3.2 Středně závažné přestupky

Přestupky v kategorii s bodovým hodnocením 6–10 bodů jsou méně nebezpečné nežli ty v kategorii 11–15 bodů, ovšem stále mohou vést k vážnému ohrožení bezpečnosti silničního provozu. V této kategorii může dojít k uložení zákazu řízení, velmi zřídka i k odnětí svobody, ovšem v mnohem menším množství případů, nežli v předešlé kategorii. Ačkoli bodové hodnocení je nižší, ne vždy je tomu tak i v případě výše pokuty (viz Tab.10). Mezi tyto přestupky se řadí například:

- předjíždění vozidla ze špatné strany,
- řidič předjížděného vozidla zvyšuje rychlost,

- porušení zákazu použití trasy zásahového vozidla vytvořené řidiči jiných vozidel v podmínkách zvýšené intenzity provozu ztěžující volný průjezd zásahového vozidla,
- nedodržení značek P-18 "Parkovací místo" a P-24 "Prostor pro vozidlo ZTP".

Z pohledu autora jsou některé přestupky hodnoceny nelogicky. Například předjíždění vozidla ze špatné strany je ohodnoceno 8 body a pokutou 1000 PLN. V porovnání třeba s přestupkem jízda na červenou, který je zařazen mezi 15bodové přestupky a pokuta za tento přestupek činí 500 PLN, nedává podle autora výše těchto sankcí smysl.

Tab.10 Středně závažné přestupky (Polsko)

Přestupek	Pokuta (PLN)	Body
Předjíždění vozidla ze špatné strany (podjíždění)	1000	8
Řidič předjížděného vozidla zvyšuje rychlost	až 3000	6
Neoprávněné užití záchranné uličky	až 3000	8
Řízení vozidla bez příslušného řidičského oprávnění	1500–5000	10
Parkování na místě pro ZTP	800	6

Zdroj: [35, 38, úprava autor]

4.3.3 Méně závažné přestupky

Přestupky v této kategorii jsou považovány za méně závažné a nepředstavují vysoké riziko pro bezpečnost jiných účastníků silničního provozu. Tato kategorie zahrnuje nejčastěji takové přestupky, k nimž může snadno dojít v důsledku nepozornosti, nedbalosti či neznalosti předpisů. Jejich bodové hodnocení je 1–5 bodů, což slouží jako prevence proti opakování podobných přestupků. Většina těchto přestupků má stanovenou jednotnou maximální hranici výše pokuty, která je rovna 3 000 PLN (viz Tab.11). Řadí se sem například tyto přestupky:

- nedodržení značek B-35 „Zákaz stání“, B-36 „Zákaz zastavení“, B-37 „Zákaz stání v liché dny“, B-38 „Zákaz stání v sudé dny“ nebo B-39 „Zóna s omezeným stáním“,
- neusnadnění průjezdu pro zásahové vozidlo,
- porušení pravidla zákazu odbočování,

- porušení podmínek pro použití mlhových světel,
- porušení povinnosti používat bezpečnostní pásy,
- porušení zákazu vjezdu do křižovatky, pokud na křižovatce nebo za ní není místo pro pokračování v jízdě.

Autor by navrhoval přebodovat 1bodové až 4bodové přestupky. Nejvíce přestupků spadajících do této kategorie je 5bodových, ostatních je v porovnání pouze malé množství. Představou autora by tedy bylo sjednocení bodového hodnocení všech těchto přestupků například na 5 bodů, případně některé přestupky z bodového hodnocení vyřadit (1bodové). Taková úprava by zlepšila přehlednost a navíc zvýšila efektivitu bodového systému. Při aktuálním nastavení totiž spáchání 1bodového přestupku nemá z autorova pohledu téměř žádný výchovný vliv v ohledu na jeho bodový stav. Takový přestupek by totiž mohl spáchat celkem 24 krát než dojde k vybodování. Jediné co tedy výchovný vliv má je pokuta, která může zůstat zachována i v případě vyřazení přestupku z bodového hodnocení.

Tab.11 Méně závažné přestupky (Polsko)

Přestupek	Pokuta (PLN)	Body
Porušení zákazu stání nebo zastavení	až 3000	1
Nepoužití bezpečnostních pásů nebo autosedačky	až 3000	5
Neusnadnění jízdy vozidla s právem přednostní jízdy	až 3000	5
Porušení zákazu odbočení	až 3000	5
Vjezd do křižovatky bez možnosti pokračovat v jízdě	až 3000	4
Nepoužití mlhových světel	až 3000	2

Zdroj: [35, 38, úprava autor]

5 SROVNÁNÍ BODOVÝCH SYSTÉMŮ

V této kapitole se autor zaměřuje na porovnání jednotlivých částí bodových systému v jednotlivých zemích. Toto porovnání provádí v několika oblastech, konkrétně se jedná o následující:

- způsoby projednání přestupku,
- přičítání a odečítání bodů za přestupky,
- pozbytí a znovunabytí řidičského oprávnění,
- možnosti odvolání proti rozhodnutí o přestupku,
- kategorizace přestupků.

Pro toto porovnání využívá autor informací obsažených v této práci. Informace ohledně bodového systému v České republice čerpá v kapitolách 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4, a 2.3. Údaje o bodovém systému ve Spolkové republice Německo vybral z kapitol 3.2.1, 3.2.2, 3.2.3, 3.2.4 a 3.3. K bodovému systému v Polsku čerpá autor informace z kapitol 4.2.1, 4.2.2, 4.2.3, 4.2.4 a 4.3.

5.1 Způsoby projednání přestupku

Ve všech třech zemích, na které je toto porovnání zaměřeno existují 2 možnosti projednání přestupku.

První možností projednání je zrychlené jednání, tedy příkazem na místě v ČR, napomenutím s pokutou v Německu a nařizovacím řízením v Polsku. Tento způsob jednání lze využít u méně závažných přestupků, kdy byl řidič přistižen při spáchání tohoto přestupku. V Německu je navíc tato možnost omezena výší pokuty, konkrétně 55 eur. Toto řízení je v kompetenci místních bezpečnostních správních orgánů (policie, obecní policie, celní správa, spolková policie, úřad veřejného pořádku). Pokud řidič toto jednání přijme a uhradí stanovenou pokutu, považuje se jednání za uzavřené a nelze se již proti výsledku odvolat. Ve všech zemích má řidič možnost toto jednání odmítnout, čímž se projednání přestupku postupuje vyššímu správnímu orgánu.

Druhou možností projednání přestupku je správní (v Polsku standardní) řízení. Toto řízení je formálnější a na rozdíl od zrychleného jednání zde lze projednat všechny přestupky. V tomto řízení se shromažďují a předkládají důkazy prokazující ne/vinu obviněného a obviněný má možnost se obhájit, což u zrychleného jednání nelze. Správní (standardní) řízení má na starosti v ČR příslušný ORP, v Německu pokutový úřad a v Polsku okresní

soud. Ve všech zemích se lze proti rozhodnutí o přestupku odvolat k vyššímu správnímu orgánu.

Způsoby projednání přestupků jsou ve všech porovnávaných zemích podobné, liší se pouze v několika drobnostech (viz Tab.12), například názvy řízení či správní orgány.

Tab.12 Způsoby projednání přestupků

	Česká republika	Spolková republika Německo	Polsko
První forma řízení	příkazem na místě	napomenutí s pokutou	nařizovací řízení
- <i>správní orgán</i>	PČR, obecní policie, celní správa	BPOL, OA	policie
- <i>přestupky</i>	do 4 bodů	do 55 eur	individuálně
- <i>odvolání</i>	NE	NE	NE
Druhá forma řízení	správní řízení	správní řízení	standardní řízení
- <i>správní orgán</i>	ORP	pokutový úřad	okresní soud
- <i>přestupky</i>	všechny	všechny	všechny
- <i>odvolání</i>	ANO	ANO	ANO

Zdroj: [autor]

5.2 Přičítání a odečítání bodů za přestupky

Všechny 3 bodové systémy jsou postaveny na principu přičítání trestných bodů za spáchání přestupků. Počáteční stav bodového stavu řidičů je 0 bodů a při dosažení maximálního počtu dochází ke ztrátě řidičského oprávnění. Maximální počet je v každé zemi různý, v České republice je tato hranice stanovena na 12 bodů, v Německu na 8 bodů a v Polsku na 24 bodů (20 bodů v případě začínajících řidičů). Každý přestupek má přiřazené bodové hodnocení dle jeho závažnosti a vlivu na bezpečnost silničního provozu. Bodové hodnocení přestupků v ČR může být 2, 4, nebo 6 bodů, v Německu na stupnici 1–3 body a v Polsku na stupnici od 1 do 15 bodů. V Polsku se body za spáchané přestupky v rámci jednoho jednání sčítají, zatímco v ČR a v Německu se zaznamenávají pouze body za ten nejzávažnější z přestupků.

Každá z těchto zemí umožňuje 2 možnosti odečtu trestných bodů. První možností je automatický odečet bodů, ke kterému dojde při uplynutí stanovené lhůty. V případě ČR a Polska je tato lhůta stanovena na 12 měsíců bez spáchání dalšího bodovaného přestupku, po uplynutí této lhůty dojde k odečtu 4 bodů. V Německu je lhůta stanovena různě dle závažnosti spáchaného přestupku, a to 10, 5 nebo 2,5 roku. Po uplynutí této lhůty dojde k odečtu bodů za tento přestupek bez ohledu na to, zda byl v průběhu spáchán přestupek

další. Druhou možností odečtu bodů je absolvování školení bezpečné jízdy. Tohoto školení lze zúčastnit pouze jednou ve stanoveném časovém intervalu a při úspěšném absolvování dojde k odečtení určeného počtu bodů. V každé zemi je časový interval i počet odečítaných bodů rozdílný, tedy v ČR lze tímto způsobem odečíst 4 body jednou za rok, v Německu 1 bod každých 5 let a v Polsku 6 bodů jednou za 6 měsíců (viz Tab.13). V Polsku zároveň toto školení nemohou absolvovat začínající řidiči.

Tab.13 Přičítání a odečítání bodů za přestupky

	Česká republika	Spolková republika Německo	Polsko
Princip	přičítání	přičítání	přičítání
Počáteční bodový stav	0 bodů	0 bodů	0 bodů
Maximální počet bodů	12 bodů	8 bodů	24(20) bodů
Bodové hodnocení přestupků	2/4/6 bodů	1–3 body	1–15 bodů
Více přestupků v rámci jednoho jednání	nejzávažnější	nejzávažnější	součet
Automatický odečet bodů	ANO	ANO	ANO
- <i>lhůta</i>	12 měsíců	2,5/5/10 let	12 měsíců
Školení bezpečné jízdy	ANO	ANO	ANO
- <i>interval</i>	12 měsíců	5 let	6 měsíců
- <i>počet bodů</i>	4 body	1 bod	6 bodů
- <i>začínající řidiči</i>	ANO	ANO	NE

Zdroj: [autor]

5.3 Pozbytí a znovunabytí řidičského oprávnění

K pozbytí řidičského oprávnění dochází ve všech porovnávaných zemích při vybodování řidiče, tedy při dosažení maximálního počtu trestných bodů. Zároveň dojde k vynulování bodového stavu řidiče, tzn. po znovunabytí řidičského oprávnění začíná řidič opět s bodovým stavem 0 bodů. Za spáchání vážných správních deliktů může také dojít ke ztrátě řidičského oprávnění soudním zákazem. V tomto případě k vynulování bodového stavu nedochází a dále plyne lhůta pro automatický odečet. V Německu lze pozbytí řidičského oprávnění ještě dalším způsobem, tedy uložením dočasného zákazu řízení. Když dojde k vybodování, postup odebrání řidičského průkazu se liší. V České republice je řidič vyzván, aby odevzdal řidičský průkaz do 5 pracovních dnů na příslušném ORP, v Německu se průkaz stává s okamžitou platností neplatným a v Polsku je dokonce fyzicky okamžitě odebrán policistou. Pokud dojde k pozbytí řidičského oprávnění v důsledku vybodování, lze zažádat o jeho navrácení po uplynutí stanovené lhůty. Tato lhůta se v každé zemi liší. V České republice je lhůta stanovena na 1 rok, ale lze zažádat o prominutí zbytku trestu a návrat řidičského oprávnění v polovině této lhůty, tedy po 6 měsících. V Německu je minimální lhůta stanovena na 6 měsíců a v Polsku lze o vydání nového řidičského oprávnění zažádat ihned. V případě, kdy došlo k pozbytí řidičského oprávnění soudním zákazem, je stanovena minimální lhůta pro zažádání o jeho vrácení. V České republice je opět možné zažádat o prominutí zbytku trestu v polovině této lhůty, v Německu a v Polsku je tato lhůta závazná (bez možnosti prominutí). Pro navrácení řidičského oprávnění je také nutné splnit stanovené podmínky. V České republice a v Německu je potřeba absolvovat zdravotní a psychologické vyšetření, v Polsku navíc ještě teoretické a praktické zkoušky ze silničního provozu. Pokud se jedná o dočasný zákaz řízení v Německu, je stanovena konkrétní lhůta (1 až 3 měsíce) a po jejím uplynutí se řidičský průkaz automaticky vrací řidiči (viz Tab.14).

Tab.14 Pozbytí a znovunabytí řidičského oprávnění

	Česká republika	Spolková republika Německo	Polsko
Ztráta vybodováním	ANO	ANO	ANO
- <i>vynulování bodového stavu</i>	ANO	ANO	ANO
- <i>lhůta pro navrácení</i>	1 rok	6 měsíců	ihned
- <i>prominutí zbytku trestu</i>	po 6 měsících	NE	NE
Ztráta soudním zákazem	ANO	ANO	ANO
- <i>vynulování bodového stavu</i>	NE	NE	NE
- <i>lhůta pro navrácení</i>	individuální	individuální	individuální
- <i>prominutí zbytku trestu</i>	v ½ stanovené lhůty	NE	NE
Podmínky pro navrácení			
- <i>zdravotní vyšetření</i>	ANO	ANO	ANO
- <i>psychotest</i>	ANO	ANO	ANO
- <i>teoretické a praktické zkoušky</i>	NE	NE	ANO
Dočasný zákaz řízení	NE	ANO	NE
- <i>vynulování bodového stavu</i>	---	NE	---
- <i>lhůta pro navrácení</i>	---	1–3 měsíce	---
Odebrání řidičského průkazu	do 5 dnů	okamžitě	okamžitě

Zdroj: [autor]

5.4 Možnosti odvolání proti rozhodnutí o přestupku

Proti rozhodnutí o přestupku vydaném ve správním (standardním) řízení se lze odvolat ve všech porovnávaných zemích. Lhůta pro podání odvolání se liší, v České republice je tato lhůta stanovena na 15 dnů a v Polsku na 7 dnů. V Německu se dále lhůta odlišuje od typu odvolání. V případě klasického odvolání, při kterém je přezkoumáván celý případ se všemi náležitostmi, je tato lhůta stanovena na 14 dnů. Pokud se podává odvolání k nejvyššímu soudu, tedy pouze k přezkoumání správného použití práva (nebere se ohled na podstatu případu) je tato lhůta stanovena na 7 dnů. Odvolacím orgánem v ČR je krajský úřad, v Polsku krajský soud. V Německu je tímto orgánem okresní soud, nebo v případě přezkoumání správného použití práva krajský soud, případně nejvyšší soud. Proti těmto rozhodnutím se již znovu nelze jakkoliv odvolat (viz Tab.15).

Tab.15 Možnosti odvolání proti rozhodnutí o přestupku

	Česká republika	Spolková republika Německo	Polsko
Odvolání proti rozhodnutí ve správním (standardním) řízení	ANO	ANO	ANO
- lhůta	15 dnů	14 dnů	7 dnů
- odvolací orgán	krajský úřad	okresní soud	krajský soud
Odvolání proti rozhodnutí v odvolacím řízení	NE	ANO	NE
- lhůta	---	7 dnů	---
- odvolací orgán	---	krajský(nejvyšší) soud	---
- odvolání	---	NE	---

Zdroj: [autor]

5.5 Srovnání sankcí za vybrané shodné dopravní přestupky

V této kategorii se autor zaměřuje na porovnání sankcí v České republice, v Polsku a ve Spolkové republice Německo za vybrané shodné dopravní přestupky. Pro porovnání autor zvolil některé přestupky uvedené v právním předpise *Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/413 ze dne 11. března 2015 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu* [12] a některé další přestupky dle svého výběru. Těmito přestupky jsou:

- a) nepoužití bezpečnostního pásu,
- b) nepoužití ochranné přilby,
- c) jízda na červenou,
- d) použití telefonu za jízdy,
- e) neumožnění okamžitého průjezdu vozidlu s právem přednostní jízdy,
- f) nepoužití zadních mlhových světel za snížené viditelnosti,
- g) předjíždění na přechodu pro chodce nebo bezprostředně před ním,
- h) jízda v opilosti,
- i) překročení maximální povolené rychlosti v obci.

V celkovém přehledu uvedeném v Tab.16 je pro jednodušší a přehlednější porovnání výše pokut přepočítána na Kč dle aktuálních (březen 2025) burzovních kurzů [38], tedy 1 eur = 24,97 Kč a 1 PLN = 5,97 Kč.

Přestupky 1. stupně závažnosti

Do nejméně závažných přestupků v České republice (2 body), v Německu (1 bod) i v Polsku (1–5 bodů) spadá pouze přestupek *překročení maximální povolené rychlosti v obci o 16–20 km/h*. V Polsku je tento přestupek hodnocen 3 body a pokutou ve výši 600 Kč až 1 190 Kč. V České republice je pokuta za tento přestupek v rozmezí 1 500 Kč až 2 000 Kč a v Německu je pevně stanovena na 4 000 Kč.

V České republice se do této kategorie řadí také *překročení maximální povolené rychlosti v obci o 11 – 15 km/h*. Oba tyto přestupky jsou v ČR považovány za jeden, tedy i pokutová sazba je opět stanovena ve stejném rozmezí 1 500 Kč a 2 000 Kč.

V Německu jsou dalšími jednobodovými přestupky následující: *použití telefonu za jízdy*, *nepoužití zadních mlhových světel za snížené viditelnosti*, *předjíždění na přechodu pro chodce nebo bezprostředně před ním* a *překročení maximální povolené rychlosti v obci o 21–25 km/h*. V případě *použití telefonu za jízdy* je pokutová sazba stanovena na 2 500 Kč. Pokud řidič správně nepoužije mlhová světla je tato sazba 620 Kč a pokud poruší pravidla pro předjíždění v blízkosti přechodu pro chodce je pokutová sazba stanovena na 2 000 Kč. V případě *překročení maximální povolené rychlosti v obci o 21 – 25 km/h* hrozí řidiči pokuta 4 370 Kč.

V Polsku do této kategorie spadají ještě přestupky *nepoužití bezpečnostního pásu* (5 bodů), *nepoužití ochranné přilby* (5 bodů), *neumožnění okamžitého průjezdu vozidlu s právem přednostní jízdy* (5 bodů), *nepoužití zadních mlhových světel za snížené viditelnosti* (2 body). Všechny tyto přestupky mohou být hodnoceny pokutou ve výši až 17 910 Kč. Dalšími nejméně závažnými přestupky jsou potom rychlostní přestupky až do překročení maximální povolené rychlosti v obci o 25 km/h. Pokud se jedná o *překročení maximální povolené rychlosti v obci o méně než 10 km/h* (1 bod) je pokutová sazba za tento přestupek 300 Kč. V případě *překročení maximální povolené rychlosti v obci o 11–15 km/h* (2 body), je tato sazba v rozmezí 600 Kč a 1 190 Kč a pokud dojde k *překročení maximální povolené rychlosti v obci o 21–25 km/h* (5 bodů), bude pokuta stanovena v rozmezí 1 790 Kč až 2 390 Kč.

Přestupky 2. stupně závažnosti

Přestupky spadajícími do středně závažných přestupků v České republice (4 body), v Německu (2 body) i v Polsku (6–10 bodů) jsou pouze přestupky *překročení maximální povolené rychlosti v obci o 26–30 km/h* a *překročení maximální povolené rychlosti v obci o 31–40 km/h*. V Polsku je bodové hodnocení těchto přestupků stanoveno na 7 a 9 bodů. V České republice jsou oba tyto přestupky považovány za jeden a pokuta za spáchání tohoto přestupku je v rozmezí 2 500 Kč až 3 500 Kč. V případě *překročení maximální povolené rychlosti v obci o 26–30 km/h* je pokutová sazba v Německu stanovena na 5 870 Kč a v Polsku na 7 000 Kč. V případě *překročení maximální povolené rychlosti v obci o 31–40 km/h* je potom sazba v Německu 8 490 Kč a v Polsku se pohybuje v rozmezí 4 780 Kč a 5 970 Kč.

V České republice do této kategorie spadá ještě také *překročení maximální povolené rychlosti v obci o 21–25 km/h*. Tento přestupek se v ČR považuje taktéž za stejný přestupek jako předešlé, tedy i pokutová sazba bude ve stejném rozmezí 2 500 Kč až 3 500 Kč. Kromě rychlostních přestupků sem dále patří přestupky *nepoužití bezpečnostního pásu*, *nepoužití ochranné přilby* a *použití telefonu za jízdy*. Přestupky *nepoužití bezpečnostního pásu* a *nepoužití ochranné přilby* se v ČR považují za tentýž přestupek, tedy i sazba pokuty za ně bude jednotná, a to v rozmezí 1 500 Kč až 2 000 Kč. V případě *použití telefonu za jízdy* se potom tato sazba pohybuje v intervalu 2 500 Kč až 3 500 Kč.

V Německu sem patří také přestupky *jízda na červenou* a *neumožnění okamžitého průjezdu vozidlu s právem přednostní jízdy*. Za projetí křižovatky na červenou hrozí pokuta 4 990 Kč až 8 990 Kč. Za *neumožnění okamžitého průjezdu vozidlu s právem přednostní jízdy* potom hrozí pokuta ve výši 6 990 Kč až 7 990 Kč.

Přestupky 3. stupně závažnosti

Nejzávažnějšími přestupky v České republice (6 bodů), v Německu (3 body) i v Polsku (11–15 bodů) je opět pouze jeden přestupek, tedy *jízda v opilosti*. V Polsku je bodové hodnocení tohoto přestupku 15 bodů. Pokutová sazba se dle závažnosti přestupku liší. V České republice je pokuta za tento přestupek v rozmezí 7 000 Kč až 25 000 Kč, v Německu v rozmezí 13 000 Kč až 37 500 Kč a v Polsku dokonce v rozmezí 15 000 Kč až 179 000 Kč.

V České republice sem dále patří také přestupky *jízda na červenou, neumožnění okamžitého průjezdu vozidlu s právem přednostní jízdy, předjíždění na přechodu pro chodce nebo bezprostředně před ním* a také *překročení maximální povolené rychlosti v obci o 40 km/h a více*. V případě jízdy na červenou je řidiči udělena pokuta v rozmezí 4 500 Kč až 5 500 Kč, za *neumožnění okamžitého průjezdu vozidlu s právem přednostní jízdy* činí výše pokuty 7 000 Kč až 25 000 Kč a za porušení pravidel pro předjíždění v okolí přechodu pro chodce činí pokuta 5 000 Kč až 10 000 Kč. V případě *překročení maximální povolené rychlosti v obci o 40 km/h a více* je výše pokuty stanovena v rozmezí 7 000 až 25 000 Kč.

V Polsku do této kategorie spadají také přestupky *jízda na červenou* (15 bodů), *použití telefonu za jízdy* (12 bodů), *předjíždění na přechodu pro chodce a bezprostředně před ním* (15 bodů), a také *překročení maximální povolené rychlosti v obci o 41–50 km/h* (11 bodů), *o 51–60 km/h* (13 bodů), *o 61–70 km/h* (14 bodů) a *o 70 km/h a více* (15 bodů). Přestupek *jízda na červenou* je pokutován ve výši 2 990 Kč, *použití telefonu za jízdy* potom v rozmezí 2 990 Kč až 17 900 Kč a porušení pravidel pro předjíždění v blízkosti přechodu pro chodce sazbou 8 960 Kč. V případě rychlostních přestupků v obci jsou potom sazby následující:

- překročení o 41–50 km/h: 4 780 Kč až 5 970 Kč,
- překročení o 51–70 km/h: 8 960 Kč až 11 900 Kč,
- překročení o 70 km/h a více: 14 900 Kč.

Nebodované přestupky

Některé přestupky, které v Polsku do bodového hodnocení spadají, jsou v ČR a v Německu ohodnoceny 0 body. Mezi tyto přestupky patří v České republice *nepoužití zadních mlhových světel za snížené viditelnosti* a také *překročení maximální povolené rychlosti v obci o méně než 10 km/h*. V případě *nepoužití zadních mlhových světel za snížené viditelnosti* hrozí v ČR pouze pokuta, a to ve výši 2 000 Kč. Pokud řidič překročí maximální povolenou rychlost v obci o méně než 10 km/h, pokuta činí maximálně 1 500 Kč. V Německu nejsou součástí bodového hodnocení přestupky *nepoužití bezpečnostního pásu*, nebo *nepoužití ochranné přilby*. Dále také ještě *překročení maximální povolené rychlosti v obci o méně než 15 km/h*. Za nepoužití bezpečnostních pásů hrozí řidiči pokuta ve výši 750 Kč a za nepoužití ochranné přilby pokuta 370 Kč. V případě *překročení maximální povolené rychlosti v obci o méně než 15 km/h* činí výše pokuty 1 000 Kč až 1 500 Kč.

Výsledek

Z předešlého textu (kapitola 5.5) vyplývá, že ačkoli všechny uvedené přestupky jsou v porovnávaných zemích zohledňovány, jejich závažnost dle konkrétních bodových systémů se v jednotlivých zemích liší. Dle autora by měly být do nebodovaných přestupků zařazeny ty přestupky, kterými nedochází k ohrožení či omezení jiných účastníků silničního provozu. Spadaly by sem tedy přestupky:

- nepoužití bezpečnostního pásu,
- nepoužití ochranné přilby,
- překročení maximální povolené rychlosti v obci o méně než 10 km/h.

Do kategorie 1. stupně závažnosti by autor zařadil přestupky, které mají vliv na reakční dobu řidiče a tím dochází ke zvýšení rizika dopravní nehody. Řadily by se sem přestupky:

- použití telefonu za jízdy,
- nepoužití zadních mlhových světel při snížené viditelnosti,
- překročení maximální povolené rychlosti o 11–20 km/h.

Kategorie 2. stupně závažnosti by obsahovala přestupky, které ohrožují zdraví jiných osob. Mezi takové přestupky by patřily:

- neumožnění okamžitého průjezdu vozidlu s právem přednostní jízdy,
- předjíždění na přechodu pro chodce nebo bezprostředně před ním,
- překročení maximální povolené rychlosti v obci o 21–40 km/h.

Do poslední kategorie 3. stupně závažnosti by se řadily přestupky, které výrazně ohrožují bezpečnost silničního provozu a jsou častou příčinou dopravních nehod. Mezi tyto přestupky by se řadily:

- jízda v opilosti,
- jízda na červenou,
- překročení maximální povolené rychlosti v obci o více než 40 km/h.

Toto rozdělení, které autor provedl, se nejvíce podobá bodovému hodnocení přestupků ve Spolkové republice Německo. Rychlostní přestupky jsou zase shodné s bodovým hodnocením v České republice a nejoblíbenější je bodový systém v Polsku.

Tab.16 Srovnání sankcí za vybrané shodné dopravní přestupky

Přestupek	Česká republika		Spolková republika Německo		Polsko	
	Pokuta (tis. Kč)	Body	Pokuta (tis. Kč)	Body	Pokuta (tis. Kč)	Body
a)	1,5–2	4	0,75	0	až 17,91	5
b)	1,5–2	4	0,37	0	až 17,91	5
c)	4,5–5,5	6	4,99–8,99	2	2,99	15
d)	2,5–3,5	4	2,5	1	2,99–17,9	12
e)	7–25	6	6,99–7,99	2	až 17,91	5
f)	2	0	0,62	1	až 17,91	2
g)	5–10	6	2	1	8,96	15
h)	7–25	6	13–37,5	3	15–179	15
i)	1,5–25	0–6	1–19,98	0–2	0,3–14,9	1–15
< 10	do 1,5	0	1	0	0,3	1
11–15	1,5–2	2	1,5		1	0,6–1,19
16–20			4	3		
21–25	2,5–3,5	4	4,37	2		1,79–2,39
26–30			5,87		7	
31–40			8,49		9	
41–50			13,98		11	
51–60			7–25		6	17,48
61–70	19,98	14				
> 70						

Zdroj: [1, 5, 8, autor]

Dle údajů v Tab.16 lze určit průměrné minimální a průměrné maximální výše pokut za tyto přestupky v jednotlivých zemích. V České republice je průměrná minimální sazba 2 333 Kč a průměrná maximální sazba 5 944 Kč. V Německu vychází průměrná minimální sazba na 5 994 Kč a průměrná maximální sazba na 7 633 Kč. Pro Polsko je potom průměrná minimální sazba 3 404 Kč a průměrná maximální sazba 17 619 Kč. Z toho vyplývá, že Polské sazby jsou stanoveny s největším rozptylem. V České republice je rozdíl mezi průměrnou minimální a maximální sazbou za tyto přestupky 3 611 Kč, v Německu dokonce pouze 1 639 Kč, ale v Polsku činí tento rozdíl 14 215 Kč. Čím menší tento rozptyl je, tím objektivnější je hodnocení přestupků. Tato čísla jsou pouze orientační a neuvažují například proměnlivou sazbu pokut dle závažnosti v případě přestupku *jízda pod vlivem alkoholu*. Ovšem čím objektivnější bude hodnocení přestupků, tím vyšší bude i důvěra v bodový systém.

6 NÁVRH NA UNIFIKACI BODOVÝCH SYSTÉMŮ

Bodové systémy v České republice, ve Spolkové republice Německo a v Polsku využívají stejný princip, tedy přiřítání trestných bodů řidičům za spáchání přestupků. Jako celky jsou ovšem tyto systémy dosti odlišné. V každé zemi je stanovena jiná maximální hranice dosažených trestných bodů, jiný rozsah bodového hodnocení přestupků, a dokonce některé přestupky jsou považovány za méně (nebo více) závažné než v ostatních zemích. Každý bodový systém je jiný a v porovnání s ostatními má své silné i slabé stránky. Autor se v této kapitole zaměřuje na návrh unifikace těchto bodových systémů, která by minimalizovala rozdíly, eliminovala slabé stránky a využila silné stránky každého z těchto bodového systému.

6.1 Možnosti a přínosy unifikace

Při porovnání bodových systémů v České republice, ve Spolkové republice Německo a v Polsku jsou rozdíly patrné již od jejich klíčových vlastností. Maximální počet dosažených bodů se liší mezi ČR a Německem o 4 body, mezi ČR a Polskem o 12 bodů a mezi Německem a Polskem je rozdíl dokonce o 16 bodů. Dalším podstatným rozdílem je kategorizace a bodové hodnocení přestupků. V České republice a v Německu jsou přestupky dle závažnosti rozděleny do 3 kategorií a každá kategorie má své specifické vlastnosti (způsob projednání, počet bodů apod.). V Polsku ovšem přestupky tímto způsobem rozděleny nejsou, tudíž lze každý z přestupků považovat za samostatnou kategorii s vlastní charakteristikou. Unifikace těchto systémů by tedy tyto rozdíly eliminovala a navzájem bodové systémy vylepšila.

6.2 Doporučení k realizaci

Bodové hodnocení a kategorizace přestupků

Z hlediska rozdělení přestupků do kategorií dle závažnosti (a jejich bodového hodnocení) považuje autor za nejefektivnější německý bodový systém. Přestupky jsou tedy rozděleny do 3 kategorií a jejich bodové hodnocení je 1, 2 nebo 3 body. Tento způsob bodování přestupků je z pohledu autora jednoduchý a přehledný. Komplikovaným přestupkem je *překročení maximální povolené rychlosti*. Tento přestupek spadá totiž do všech kategorií dle míry provinění. V Německu je *překročení maximální povolené rychlosti* rozděleno na 9 dílčích přestupků a v Polsku dokonce na 10. Každý z těchto dílčích přestupků má své vlastní bodové hodnocení a také stanovenou vlastní sazbu pokuty. Autor považuje takto

členité rozdělení za zbytečné a přiklání se k jednoduššímu rozdělení po vzoru bodového systému v ČR, kde je *překročení maximální povolené rychlosti* rozděleno pouze na 3 dílčí přestupky hodnoceny 0, 2, 4 a 6 bodů. V případě kdy je tento přestupek hodnocen 0 body, není sice součástí bodového systému, ovšem i tak má stanovenou vlastní sazbu pokuty. Autor tedy navrhuje pro nový jednotný systém využít německé bodové hodnocení přestupků (1–3 body) a zároveň využít členitost přestupku *překročení maximální povolené rychlosti* z bodového systému v ČR. Maximální počet bodů by autor stanovil opět dle České republiky na 6 bodů, tedy aby k vybodování řidiče došlo při spáchání 2 nejzávažnějších přestupků, 3 středně závažných přestupků, nebo 6 lehkých přestupků.

Automatický odečet bodů

Autor by dále sjednotil pravidla pro automatický odečet trestných bodů. V současném stavu (březen 2025) dochází k automatickému odečtu bodů v České republice a v Polsku po 12 měsících od posledního záznamu v registru řidičů (bez dalšího spáchaného přestupku) a odečtou se vždy 4 body. V Německu je tento odečet nastaven odlišně, a to tak, že body za každý přestupek se odečítají po jiné době dle závažnosti přestupku (bez závislosti na dalších spáchaných přestupcích). Autor považuje za efektivnější metodu automatický odečet bodů po vzoru ČR a Polska. Pokud je odečet závislý na spáchání dalších přestupků, je tato skutečnost z pohledu autora pro řidiče více motivující k dodržování pravidel silničního provozu. Zároveň jednotná lhůta pro automatický odečet zajišťuje lepší přehlednost. Počet odečtených bodů tímto způsobem by autor stanovil na průměrné bodové hodnocení, tedy 2 body.

Školení bezpečné jízdy

Odečet bodů absolvováním školení bezpečné jízdy má opět v každé zemi odlišná pravidla. V případě České republiky lze takto odečíst 4 body každých 12 měsíců, v Polsku lze odečíst 6 bodů každých 6 měsíců, ale v Německu pouze 1 bod každých 5 let. Z pohledu autora je tato možnost odečtu přínosná pro nápravu řidičů, a proto by měla být dostupná ve větším množství. Ovšem nesmí interval pro absolvování tohoto školení nesmí být zase příliš krátký, aby školení nesloužilo jen jako možnost „vykoupení se“ z přestupků. Autor tedy navrhuje možnost absolvovat toto školení jednou každých 12 měsíců, a tím si odečíst opět průměrné bodové hodnocení, tedy 2 body.

Pozbytí a znovunabytí řidičského oprávnění z důvodu vybodování

Pokud v České republice dojde k vybodování řidiče, je mu uložen zákaz řízení na dobu 12 měsíců s možností zažádat o prominutí zbytku trestu v polovině této lhůty. V Polsku v případě vybodování není žádný zákaz řízení uložen a řidič může ihned zažádat o nové řidičské oprávnění pod podmínkou, že znovu splní praktické i teoretické zkoušky ze silničního provozu. V Německu je řidiči uložen zákaz řízení na dobu 6 měsíců, ovšem tato lhůta je neměnná, tudíž nelze zažádat o prominutí zbytku trestu. Autor v tomto případě považuje za nejlepší variantu kombinaci všech zmíněných. Pokud by tedy došlo k vybodování řidiče, byl by mu uložen zákaz řízení na dobu 12 měsíců bez možnosti zažádat o prominutí zbytku trestu. Zároveň by musel absolvovat praktické a teoretické zkoušky ze silničního provozu. Z pohledu autora by tímto způsobem byla zajištěna lepší prevence proti páchání přestupků (hrozba vysokého trestu). Zároveň po dlouhé době, kdy řidič nebyl oprávněn řídit motorová vozidla by se musel podrobit novému výcviku před tím, než se znovu začlení do silničního provozu.

Informovanost

V České republice ani v Polsku není řidič o svém bodovém stavu informován až do chvíle, kdy dojde k vybodování. Naopak v Německu je řidič informován průběžně, a to ve chvíli kdy jeho bodový stav dosáhne nebo přesáhne hranici 4 bodů a následně při bodovém stavu 6 bodů (nebo více). Toto průběžné informování má dle autora preventivní účinek a ovlivňuje řidičům přístup k dalšímu porušování či dodržování pravidel silničního provozu. Obě tato varování o dosažení určitého počtu bodů v registru řidičů je zasíláno písemně poštou. Autor by do nového jednotného systému zařadil tato průběžná varování, ovšem s ohledem na ekologii by doporučil zasílat písemnosti pomocí datové schránky, případně emailem.

6.3 Shrnutí návrhu na unifikaci bodových systémů

Po zhodnocení a porovnání všech bodových systémů (v ČR, v Německu a v Polsku) autor navrhuje následující (viz Tab.17):

- zavedení 3 kategorií přestupků dle jejich závažnosti,
- jednotné bodové hodnocení v rámci dané kategorie, a to 1, 2, nebo 3 body,

- rozdělení přestupku *překročení maximální povolené rychlosti* na 4 dílčí přestupky dle závažnosti, tedy 0, 1, 2 a 3 body, každému dílčímu přestupku přidělit adekvátní pokutovou sazbu (dle ekonomiky daného státu),
- maximální počet dosažených bodů stanovit na 6,
- k automatickému odečtu 2 bodů dojde po 12 měsících bez dalších přestupků,
- možnost odečtu 2 bodů absolvováním školení bezpečné jízdy jednou za 12 měsíců,
- v případě vybodování dojde k uložení zákazu řízení na dobu 12 měsíců, při čemž nelze požádat o prominutí zbytku trestu, a zároveň je řidič povinen absolvovat praktické i teoretické zkoušky z pravidel silničního provozu,
- informování řidiče ve chvíli, kdy jeho bodový stav dosáhne 3(4) a následně 5 bodů.

Zavedení jednotného bodového systému a začlenění těchto bodů by bylo přínosné pro všechny státy i jejich příslušníky. Dle autora by došlo ke zjednodušení a zpřehlednění systémů. Také v případě cesty do zahraničí by pro příslušníky těchto států platila stále stejná pravidla, jediný rozdíl by byl v pokutových sazbách. To by vedlo i ke zjednodušení mezistátní výměny informací, jelikož by přestupky spáchané řidičem státu na území jiného státu byly hodnoceny řešeny dle shodných pravidel.

Tab.17 Nový jednotný bodový systém

Maximální počet bodů	6
Kategorie (bodové hodnocení)	nejzávažnější (3), středně závažné (2), lehké (1)
Informování řidiče	bodový stav 3(4) a 5
Automatický odečet	
Možnost odečtu absolvováním školení bezpečné jízdy	2 body každých 12 měsíců
Vybodování	zákaz řízení na 12 měsíců, bez možnosti zkrácení trestu, nutnost absolvovat praktické a teoretické zkoušky z pravidel silničního provozu
Překročení maximální povolené rychlosti	---
- o méně než 10 km/h	0 bodů
- o 10 až 19 km/h v obci (10 až 29 km/h mimo obec)	1 bod
- o 20 až 39 km/h v obci (30 až 49 km/h mimo obec)	2 body
- o 40 km/h a více v obci (50 km/h a více mimo obec)	3 body

Zdroj: [autor]

ZÁVĚR

Bakalářská práce v předešlém textu pojednává o bodových systémech řidičů v České republice, ve Spolkové republice Německo a v Polsku.

V první kapitole byla uvedena charakteristika a obecný princip bodového systému. Autor v této části práce uvedl pravidla pro udělování trestných bodů a účel zavádění bodových systémů. Dále se také zaměřil na procesy spojené s bodovými systémy, například uložení zákazu řízení, odečítání bodů a znovunabytí řidičského oprávnění.

Druhá, třetí a čtvrtá kapitola jsou zaměřeny na charakteristiku konkrétních bodových systémů v České republice, ve Spolkové republice Německo a v Polsku. Autor se v těchto kapitolách zaměřil na základní prvky těchto bodových systémů jako související právní předpisy, struktura a pravidla bodového systému a kategorizace přestupků. Ve druhé kapitole autor také vytvořil návrh na zlepšení bodového systému v České republice.

Pátá kapitola se týkala porovnání bodových systémů v České republice, ve Spolkové republice Německo a v Polsku. Toto porovnání sledovalo pravidla a strukturu jednotlivých systémů a také sankce za vybrané přestupky.

Poslední kapitola byla věnována návrhu na unifikaci těchto bodových systémů. Autor vypracoval na základě poznatků z předešlých kapitol návrh na zavedení jednotného bodového systému pro Českou republiku, Spolkovou republiku Německo a pro Polsko. Tento návrh obsahoval několik konkrétních bodů, tedy bodové hodnocení a kategorizaci přestupků, automatický odečet bodů, odečet bodů absolvováním školení bezpečné jízdy, pozbytí a znovunabytí řidičského oprávnění a v poslední řadě také informovanost řidičů o jejich bodovém stavu.

Výsledky práce:

- rozdělení základních pilířů bodových systémů,
- návrh na zlepšení bodového systému v ČR,
- porovnání vybraných bodových systémů,
- návrh na unifikaci bodových systémů.

SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ

1. ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. [online]. 2000. [cit. 2024-10-25]. Dostupné z: www.e-sbirka.cz/sb/2000/361
2. ČESKO. Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů. [online]. 2016. [cit. 2024-12-05]. Dostupné z: www.e-sbirka.cz/sb/2016/250
3. ČESKO. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů. [online]. 2009. [cit. 2024-12-12]. Dostupné z: <https://www.e-sbirka.cz/sb/2009/40>
4. POLSKO. Ustawa prawo o ruchu drogowym. [online]. 1997. [cit. 2024-12-20]. Dostupné z: <https://sip.lex.pl/akty-prawne/dzu-dziennik-ustaw/prawo-o-ruchu-drogowym-16798732/dz-1>
5. POLSKO. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych w sprawie postępowania z kierowcami naruszajícími przepisy ruchu drogowego. [online]. 2012. [cit. 2025-03-10]. Dostupné z: <https://sip.lex.pl/akty-prawne/dzu-dziennik-ustaw/postepowanie-z-kierowcami-naruszajacymi-przepisy-ruchu-drogowego-17879907>
6. POLSKO. Ustawa kodeks wykroczeń. [online]. 1971. [cit. 2024-10-03]. Dostupné z: [https://sip.lex.pl/akty-prawne/dzu-dziennik-ustaw/kodeks-wykroczen-16788218?unitId=art\(1\)](https://sip.lex.pl/akty-prawne/dzu-dziennik-ustaw/kodeks-wykroczen-16788218?unitId=art(1))
7. NĚMECKO. Straßenverkehrsgesetz (StVG). [online]. 1909. [cit. 2024-10-16]. Dostupné z: <https://www.gesetze-im-internet.de/stvg/>
8. NĚMECKO. Fahreignungsregister-Verordnung (FeV). [online]. 2010. [cit. 2024-10-16]. Dostupné z: https://www.gesetze-im-internet.de/fev_2010/
9. NĚMECKO. Ordnungswidrigkeitengesetz (OWiG). [online]. 1968. [cit. 2024-10-16]. Dostupné z: https://www.gesetze-im-internet.de/owig_1968/
10. NĚMECKO. Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV). [online]. 2013. [cit. 2024-10-16]. Dostupné z: https://www.gesetze-im-internet.de/bkatv_2013/
11. NĚMECKO. Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). [online]. 2013[cit. 2024-10-16] Dostupné z: https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/
12. EU. Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/413 Sb., o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu, ve znění pozdějších předpisů. [online]. 2015. [cit. 2025-03-10]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2015/413/oj?eliuri=eli%3Adir%3A2015%3A413%3Aoj&locale=cs>
13. ČESKO. Zákon č. 297/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel

- a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. [online]. 2011. Dostupné z: <https://www.e-sbirka.cz/sb/2011/297>
14. ČESKO. Zákon č. 271/2023 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony, ve znění pozdějších předpisů. [online]. 2023. [cit. 2024-12-12]. Dostupné z: <https://www.e-sbirka.cz/sb/2023/271>
 15. ČESKO. Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů. [online]. 1994. [cit. 2024-12-12]. Dostupné z: <https://www.e-sbirka.cz/sb/1994/111>.
 16. ČESKO. Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. [online]. 2000. [cit. 2024-12-12]. Dostupné z: <https://www.e-sbirka.cz/sb/2000/247>
 17. ČESKO. Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů. [online]. 2004. [cit. 2025-03-10]. Dostupné z: <https://www.e-sbirka.cz/sb/2004/500>
 18. ČESKO. Zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád), ve znění pozdějších předpisů. [online]. 1961. [cit. 2025-03-10]. Dostupné z: <https://www.e-sbirka.cz/sb/1961/141>
 19. BESIP.GOV.CZ. [online]. 2024. [cit. 2024-10-25]. Dostupné z: <https://besip.gov.cz/Ucastnici-silnicniho-provozu/Ridici-automobilu/Zasady-bezpecne-jizdy-v-aute/Novy-bodovy-system>
 20. ČESKO. Vyhláška č. 277/2004 Sb., o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel s podmínkou a náležitosti lékařského potvrzení osvědčujících zdravotní důvody, pro něž se za jízdy nelze na sedadle motorového vozidla připoutat bezpečnostním pásem (vyhláška o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel), ve znění pozdějších předpisů. [online]. 2004. [cit. 2024-12-20]. Dostupné z: <https://www.e-sbirka.cz/sb/2004/277>
 21. PSYCHOTESTY-RIDICU.CZ. [online]. 2024. [cit. 2024-10-25]. Dostupné z: <https://psychotesty-ridicu.cz/cenik/>
 22. MD.GOV.CZ. [online]. 2025. [cit. 2024-12-07]. Dostupné z: <https://md.gov.cz/>
 23. MD.GOV.CZ. [online]. 2023. [cit. 2024-12-12]. Dostupné z: <https://md.gov.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-bodovanych-ridicu/Statistiky-bodovanych-ridicu-za-rok-2023>
 24. CSODN.CZ. [online]. 2025. [cit. 2025-03-14]. Dostupné z: <https://www.csodn.cz/texty/nemyslis-zaplatis>
 25. VYSOKESKOLY.CZ. [online]. 2010. [cit. 2025-03-12]. Dostupné z: <https://www.vysokeskoly.cz/clanek/mnemotechnicke-pomucky-berlicky-pro-pamet>
 26. IDNES.CZ. [online]. 2006. [cit. 2025-03-14]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/auto/zpravodajstvi/hamburk-ma-semafor-ktery-ukazuje-sekundy-do-zelene.A061023_172058_automoto_fdv

27. FLENSBURG.COM. [online]. 2025. [cit. 2025-03-14]. Dostupné z: <https://flensburg.com/>
28. NĚMECKO. Strafprozessordnung (StPO). [online]. 1879 [cit. 2025-03-14]. Dostupné z: <https://www.gesetze-im-internet.de/stpo/>
29. NĚMECKO. Strafgesetzbuch (StGB). [online]. 1871. [cit. 2025-03-14]. Dostupné z: <https://www.gesetze-im-internet.de/stgb/>
30. CZRSO.CZ. [online]. 2007. [cit. 2025-03-14]. Dostupné z: <https://www.czrso.cz/clanek/bodovy-system-charakteristika/?id=1502&utm>
31. MZV.GOV.CZ. [online]. 2025. [cit. 2025-03-14]. Dostupné z: https://mzv.gov.cz/warsaw/cz/konzularni_informace/aktuality/novelizace_predpisu_polska_v_silnicni_1.html?utm
32. CZ.EUROWAG.COM. [online]. 2024. [cit. 2025-03-14]. Dostupné z: <https://cz.eurowag.com/blog/sazby-pokut-v-polsku-2024-jake-jsou-aktualni-sankce?utm>
33. AUTO-MANIA.CZ. [online]. 2024. [cit. 2025-03-21]. Dostupné z: <https://auto-mania.cz/polsko-zprisuje-tresty-za-dopravni-prestupky-bude-zabavovat-auta-a-zavede-doivotni-zakaz-rizeni/?utm>
34. POLSKO. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie ewidencji kierujących pojazdami naruszających przepisy ruchu drogowego. [online]. 2023. [cit. 2025-03-21]. Dostupné z: <https://sip.lex.pl/akty-prawne/dzu-dziennik-ustaw/ewidencja-kierujacych-pojazdami-naruszajacych-przepisy-ruchu-drogowego-21874246>
35. POLSKO. Ustawa o Policji. [online]. 1909. [cit. 2025-03-21]. Dostupné z: [https://sip.lex.pl/akty-prawne/dzu-dziennik-ustaw/policja-16793593?unitId=roz\(1\)](https://sip.lex.pl/akty-prawne/dzu-dziennik-ustaw/policja-16793593?unitId=roz(1))
36. POLSKO. Ustawa kodeks postepowania w sprawach o wykroczenia. [online]. 2001. [cit. 2025-03-22]. Dostupné z: [https://sip.lex.pl/akty-prawne/dzu-dziennik-ustaw/kodeks-postepowania-w-sprawach-o-wykroczenia-16911555?unitId=art\(36\)](https://sip.lex.pl/akty-prawne/dzu-dziennik-ustaw/kodeks-postepowania-w-sprawach-o-wykroczenia-16911555?unitId=art(36))
37. USETRENO.CZ. [online]. 2024. [cit. 2025-03-30]. Dostupné z: <https://www.usetreno.cz/clanky/povinna-vybava-polsko/>
38. GOOGLE.COM. [online]. 2025. [cit. 2025-03-30]. Dostupné z: https://www.google.com/finance/quote/EUR-CZK?sa=X&ved=2ahUKEwixi_y26aqMAxVXxQIHfr1OI0QmY0JegQICu