

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta právnická

Katedra veřejné správy

## **BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

### **Bodový systém v kontextu pravidel silničního provozu**

Předkládá: Lenka Šilhánková

Vedoucí bakalářské práce: JUDr. Tomáš Louda, CSc.

Březen 2017

---

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI  
Fakulta právnická  
Akademický rok: 2016/2017

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: Lenka ŠILHÁNKOVÁ  
Osobní číslo: R14B0083P  
Studijní program: B6804 Právní specializace  
Studijní obor: Veřejná správa  
Název tématu: Bodový systém v kontextu pravidel silničního provozu  
Zadávající katedra: Katedra veřejné správy

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

1. Úvod
2. Historie a současnost bodového systému
3. Bodový systém SRN vs. ČR
4. Námitkové řízení jakožto správní řízení v systému bodového hodnocení
5. Závěr

Rozsah grafických prací:

Rozsah kvalifikační práce: **cca 40 stran**

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná**

Seznam odborné literatury:

**viz zvláštní seznam**

Vedoucí bakalářské práce: **JUDr. Tomáš Louda, CSc.**

Katedra veřejné správy

Datum zadání bakalářské práce: **31. března 2016**

Termín odevzdání bakalářské práce: **31. března 2017**



Doc. JUDr. Jan Pauly, CSc.  
děkan

V Plzni dne 8. října 2016



JUDr. Tomáš Louda, CSc.  
vedoucí katedry

## Prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma „Bodový systém v kontextu pravidel silničního provozu“ zpracovala samostatně a že jsem vyznačila prameny, z nichž jsem pro svou práci čerpala způsobem pro vědeckou práci obvyklým.

V Plzni 28.3.2017

.....

vlastnoruční podpis

## Poděkování

Děkuji touto cestou JUDr. Tomášovi Loudovi, CSc. za konzultace a rady poskytnuté při psaní mé bakalářské práce. Děkuji rovněž Mgr. Jiřímu Markovi, vedoucímu odboru registru vozidel a řidičů Magistrátu města Plzně, a Ing. Arturovi Novákovi, vedoucímu registru řidičů Magistrátu města Plzně za poskytnutí odborných rad.

## **OBSAH**

<b>1. Úvod</b> .....	1
<b>2. Bodový systém, historie, současnost</b> .....	3
2.1. Vymezení základních pojmů.....	3
2.2. Co je bodový systém.....	5
2.3. Účel.....	6
2.4. Důvody zavedení bodového systému do pravidel silničního provozu.....	7
2.5. Pohled do historie .....	9
2.6. Princip bodového systému .....	12
2.6.1. Záznam bodů do registru řidičů .....	12
2.6.2. Odečet bodů .....	17
2.6.3. Dosažení 12 bodů.....	23
2.6.4. Vrácení řidičského oprávnění v souvislostech bodového systému .....	26
2.7. Bodový systém jako forma správního trestání ano či ne?.....	30
2.8. Deset let bodového systému v ČR .....	39
2.9. Pohled do budoucnosti bodového systému .....	42
<b>3. Bodový systém v SRN a ČR</b> .....	44
3.1. Bodový systém v Evropské unii. ....	44
3.2. Bodový systém v SRN.....	49
3.2.1. Úprava BS v SRN do 1.5.2014 .....	49
3.2.2. Úprava BS v SRN po 1.5.2014 .....	51
3.3. Srovnání BS v ČR a SRN .....	53
<b>4. Řízení o námitkách</b> .....	55
<b>5. Závěr</b> .....	61
<b>Resume</b> .....	64
<b>Seznam použité literatury a pramenů</b> .....	66
<b>Seznam obrázků</b> .....	68
<b>Seznam tabulek</b> .....	68
<b>Seznam příloh</b> .....	68
<b>Přílohy</b> .....	70

# 1. ÚVOD

Tématem mé bakalářské práce jsem si zvolila bodový systém v kontextu pravidel silničního provozu. Toto téma jsem si vybrala hned z několika důvodů. Hlavním důvodem bylo, že v roce 2016 uplynulo 10 let od zavedení bodového systému do pravidel silničního provozu České republiky, což je jistě důvod k bilancování. Druhým důvodem je, že aplikace bodového systému ve všech jeho podobách do běžné praxe, tzn. zaznamenávání přestupků a jejich bodového hodnocení do registru řidičů (tedy „přičítání“ bodů), „odečítání“ bodů na základě zákonných důvodů, řešení námitek proti záznamu bodů, oznamování dosažení maximální hranice 12 bodů řidičům a vracení řidičského oprávnění „vybodovaným“ řidičům, je již od počátku zavedení bodového systému předmětem mé pracovní činnosti v zaměstnání, neboť vykonávám funkci referenta úřadu obce s rozšířenou působností pověřeného k výkonu státní správy v přenesené působnosti v oblasti řidičských průkazů a bodového systému. A v neposlední řadě mne samozřejmě bodový systém zajímá rovněž z pohledu řidiče motorového vozidla.

Ve své práci se budu zabývat tím, co to vlastně bodový systém je, proč byl zaveden, jak funguje, co za 10 let své existence přinesl, v čem naopak selhal. Porovnáám bodový systém v České republice a v některých státech Evropské unie. Trochu podrobněji se budu věnovat bodovému systému v Německu. Zabývat se budu rovněž velmi diskutovanou otázkou, zda bodový systém je či není formou správního trestání. Další část své práce věnuji námitkám proti záznamu bodů jakožto správnímu řízení v bodovém systému, přičemž se zaměřím na odlišnosti řízení o námitkách a řízení vedeném o samotném přestupku. Bodový systém rozeberu z pohledu jeho praktické aplikace.

Vybrané téma je velmi specifické a jako takovému se mu věnuje jen velmi málo odborné literatury. I ta se pak zabývá bodovým systémem především jako součástí komentáře k zákonu o silničním provozu. Zároveň se velmi často jedná o literaturu pocházející z doby, kdy byl bodový systém zaveden, a zabývá se toliko teoretickými úvahami a již nereflektuje poznatky vycházející z aplikační praxe. Při vypracování bakalářské práce tak budu vycházet především z vlastních znalostí

získaných během své desetileté praxe v oboru a z dikce zákona o silničním provozu za využití rozsudků krajských soudů a judikátů Nejvyššího správního soudu, které sice podle kontinentálního práva, do kterého se řadí i právní řád České republiky, nejsou pramenem práva, ale jsou soudy i správními orgány při jejich rozhodování respektovány. Problematiku bodového systému rozeberu spíše z praktického pohledu, velmi často na základě konkrétních případů.



## 2. BODOVÝ SYSTÉM, HISTORIE, SOUČASNOST

### 2.1. Vymezení základních pojmů

**Zákon o silničním provozu** ve své práci označuji zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).

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

**Bodový systém** vymezuje zákon o silničním provozu takto: „Bodovým hodnocením se zajišťuje sledování opakovaného páchaní přestupků, jednání, které má znaky přestupku podle jiného právního předpisu, nebo trestných činů, spáchaných porušením stanovených předpisů o provozu na pozemních komunikacích řidičem motorového vozidla nebo že se řidič porušování těchto povinností nedopouští.“<sup>1</sup>

**Příslušný obecní úřad** je dle zákona o silničním provozu obecní úřad obce s rozšířenou působností, v jehož územním obvodu se nachází obvyklé bydliště žadatele o řidičské oprávnění, žadatele o vrácení řidičského oprávnění, držitele řidičského oprávnění nebo držitele řidičského průkazu nebo, jde-li o osoby bez obvyklého bydliště na území České republiky, místo studia.<sup>2</sup>

**Řidičské oprávnění** opravňuje jeho držitele k řízení motorového vozidla zařazeného do skupiny vozidel, pro kterou mu bylo řidičské oprávnění uděleno.<sup>3</sup> Velké množství řidičů pojem řidičské oprávnění zaměňuje s dalším pojmem:

**Řidičský průkaz**, což je dle zákona o silničním provozu veřejná listina, která osvědčuje řidičské oprávnění držitele a jeho rozsah a kterou držitel prokazuje

---

<sup>1</sup> Ust. § 123a odst. 1 zákona o silničním provozu

<sup>2</sup> Ust. § 124 odst. 7 zákona o silničním provozu

<sup>3</sup> Ust. § 80 odst. 1 zákona o silničním provozu

své jméno, příjmení a podobu, jakož i další údaje v ní zapsané podle tohoto zákona.<sup>4</sup> Velká většina řidičů se domnívá, že pojem řidičské oprávnění a řidičský průkaz má stejný význam. Tato mylka často vede hlavně u řidičů, kteří pozbyli či jim bylo odňato řidičské oprávnění, avšak nebyl jim zadržen řidičský průkaz či řidičský průkaz neodevzdali, k domněnce, že mohou řídit, neboť mají řidičský průkaz „v ruce“. Domněnka je však zcela mylná a často vede k dalšímu porušení pravidel silničního provozu.

**Řidič** je zákonem o silničním provozu vymezen jako účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti.<sup>5</sup> Z pohledu bodového systému se pak v mé práci řidičem rozumí řidič motorového vozidla bez ohledu na to, zda je či není držitelem řidičského oprávnění.

**Registr řidičů** je informačním systémem veřejné správy podle zvláštního právního předpisu<sup>6</sup> a kromě jiného obsahuje evidenci spáchaných přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích<sup>7</sup>, záznamy o počtu bodů dosažených řidičem v bodovém hodnocení a záznamy o odečtu bodů<sup>8</sup> a údaje o pozbytí řidičského oprávnění a údaje o vrácení řidičského oprávnění.<sup>9</sup> Registr obsahuje též údaje o cizincích, respektive údaje o pozbytí práva k řízení motorového vozidla na území ČR po dosažení počtu 12 bodů v bodovém hodnocení.<sup>10</sup> V případě cizince vede registr řidičů obecní úřad obce s rozšířenou působností, v jehož správním obvodu byl poprvé spáchán skutek, na základě kterého byl řidič zařazen do registru řidičů.<sup>11</sup>

---

<sup>4</sup> Ust. § 103 odst. 1 zákona o silničním provozu

<sup>5</sup> Ust. § 2 písm. d) zákona o silničním provozu

<sup>6</sup> Ust. § 119 odst. 1 zákona o silničním provozu

<sup>7</sup> Ust. § 119 odst. 2 písm. g) zákona o silničním provozu

<sup>8</sup> Ust. § 119 odst. 2 písm. h) zákona o silničním provozu

<sup>9</sup> Ust. § 119 odst. 2 písm. n) zákona o silničním provozu

<sup>10</sup> SCHRÖTER, Zdeněk. Nová pravidla a bodový systém. Praha: Grada Publishing, a.s., 2006, s. 82. ISBN 80-247-1642-9

<sup>11</sup> SCHRÖTER, Zdeněk. Nová pravidla a bodový systém. Praha: Grada Publishing, a.s., 2006, s. 82. ISBN 80-247-1642-9

**Trestným činem** je dle trestního zákoníku protiprávní čin, který trestní zákon označuje za trestný a který vykazuje znaky uvedené v takovém zákoně.<sup>12</sup>

**Přestupkem** je dle zákona o přestupcích zaviněné jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti a je za přestupek výslovně označeno v tomto nebo jiném zákoně, nejde-li o jiný správní delikt postižitelný podle zvláštních právních předpisů anebo o trestný čin.<sup>13</sup> Tato definice je však platná pouze do 1.7.2017, kdy nabývá účinnosti zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, kde je již přestupek definován jako společensky škodlivý protiprávní čin, který je v zákoně za přestupek výslovně označen a který vykazuje znaky stanovené zákonem, nejde-li o trestný čin.<sup>14</sup> Ve vztahu k bodovému systému se v mé práci pod pojmem přestupek rozumí jak přestupek podle zákona o přestupcích tak trestný čin podle trestního zákoníku zařazené do bodového hodnocení.

## 2.2. Co je bodový systém

Z důvodové zprávy k zákonu č. 411/2005, kterým byl bodový systém od 1.7.2006 do pravidel silničního provozu v České republice zaveden, vyplývá, že bodový systém je administrativní postup, kterým se hodnotí závažnost spáchaných přestupků. *„Bodový systém obecně spočívá v tom, že řidičům motorových vozidel jsou za vybrané přestupky a trestné činy proti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích zaznamenávány „trestné“ body do určité výše, popřípadě odečítány od předem stanoveného základu. Tyto body nejsou sankcí za přestupek nebo trestem za trestný čin, jsou pouze administrativním opatřením ohodnocujícím nebezpečnost spáchaného přestupku nebo trestného činu a registrujícím jeho spáchání. V praxi to znamená, že za spáchaný přestupek nebo trestný čin bude řidiči uložena sankce podle zákona o přestupcích, případně trest za spáchaný trestný čin a zároveň ještě, půjde-li o vybraný přestupek nebo trestný čin spadající do systému bodového hodnocení, mu bude zaznamenán stanovený počet bodů. Při dosažení nejvyššího stanoveného počtu bodů pozbývá řidič odbornou způsobilost k řízení motorových vozidel a s tím i řidič řidičské oprávnění. Znovuzískat je může tím, že se podrobí přezkoušení z odborné*

<sup>12</sup> Ust. § 13 odst. 1 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

<sup>13</sup> Ust. § 2 odst. 1 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích

<sup>14</sup> Ust. § 5 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, účinný od 1.7.2017

způsobilosti.“<sup>15</sup>. Samotný zákon o silničním provozu v Hlavě V, která bodový systém upravuje, stanoví, že: „*Bodovým hodnocením se zajišťuje sledování opakovaného páchání přestupků, jednání, které má znaky přestupku podle jiného právního předpisu, nebo trestných činů, spáchaných porušením stanovených předpisů o provozu na pozemních komunikacích řidičem motorového vozidla nebo že se řidič porušování těchto povinností nedopouští.*“<sup>16</sup> Princip bodového systému tedy spočívá v tom, že zákon o silničním provozu, respektive jeho příloha, taxativně vymezuje vybrané povinnosti, za které, jestliže je řidič poruší, tedy dopustí se přestupku proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, je mu do registru řidičů spolu s přestupkem a sankcí za něj zaznamenán i příslušný počet bodů. Počet bodů je v zákoně o silničním provozu rovněž taxativně stanoven, není zde dán prostor pro správní uvážení, přičemž závažnější přestupky jsou ohodnoceny vyšším počtem bodů, méně závažné, avšak i tak nebezpečné, nižším počtem bodů. V České republice je zaveden tzv. „přičítací“ systém. Tzn., že každý řidič měl na počátku zavedení bodového hodnocení, a dále každý řidič, kterému bylo nově uděleno řidičské oprávnění, na svém „bodovém kontě“ nulu a za jednotlivé spáchané přestupky jsou mu pak body přičítány, a to až do určité maximální výše. Řada řidičů se mylně domnívá, že systém je opačný, tedy „odečítací“. Jejich názor je bohužel podporován i médii, která přičítací systém ČR velmi často chybně prezentují jako odečítací tím, že o záznamu bodů za přestupky hovoří jako o odečítání bodů. Maximální výše bodového hodnocení je v současné době v České republice stanovena hranicí 12 bodů. Při dosažení takto stanovené maximální hranice pak řidič pozbývá řidičské oprávnění. O pozbytí řidičského oprávnění příslušný správní orgán nerozhoduje, ale řidič jej pozbývá „de lege“ po uplynutí zákonem stanovené lhůty.

### 2.3. Účel

Účelem bodového systému je prostřednictvím záznamu bodů za jednotlivé přestupky sledovat a následně postihovat recidivu páchání přestupků, za kterou pak řidiči hrozí trest ve formě odnětí řidičského oprávnění. Samotné pozbytí řidičského oprávnění tvoří represivní složku bodového systému. Bodový systém má však i svoji

---

<sup>15</sup> Sněmovní tisk č. 833-0, část 1-4

<sup>16</sup> Ust. § 123a odst. 1 zákona o silničním provozu

složku preventivní. Tou je samotná hrozba pozbytí řidičského oprávnění při recidivě v páchání přestupků a je vlastně hlavním účelem zavedení bodového hodnocení v České republice. Prevence spočívá v tom, že bodový systém dává řidiči možnost přizpůsobením svého chování v silničním provozu a tím přičítání bodů a následnému pozbytí řidičského oprávnění zabránit. A to hned dvěma způsoby. Prvním z nich je, že se řidič po určitém zákonem stanovenou dobu (12,24,36 po sobě jdoucích kalendářních měsících) v provozu na pozemních komunikacích chová tak, že žádný přestupek zařazený do bodového hodnocení nespáchá. Po uplynutí této doby pak dojde k automatickému odečtu zákonem stanoveného počtu bodů z již připsaných bodů. Druhým, ze strany řidiče aktivnějším způsobem, který byl do zákona o silničním provozu zaveden od 1.9.2008, je absolvování školení bezpečné jízdy ve středisku bezpečné jízdy. Po jeho absolvování se řidiči na jeho žádost odečtou 3 body z dosud dosaženého počtu bodů. Školení bezpečné jízdy je možné absolvovat jen jedenkrát za kalendářní rok. Oba způsoby mají zákonem stanovená pravidla, která musí řidič dodržet, aby bylo možno odečet bodů provést. Pravidly se pak zabývám v samostatné kapitole týkající se odečtu bodů. Zde zmiňuji pravidla toliko v obecné rovině.

## **2.4. Důvody zavedení bodového systému do pravidel silničního provozu**

Ke zjištění záměru, který vedl zákonodárce k zavedení bodové hodnocení do pravidel silničního provozu, je nutné opět nahlédnout do důvodové zprávy, jež vládní návrh zákona provázela. Z té vyplývá, že: *„Policie ČR navrhovala již delší dobu, aby byl zaveden systém bodového hodnocení přestupků a trestných činů proti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích spáchaných řidiči motorových vozidel. Zavedení tohoto systému bylo navrhováno již v zákoně č. 361/2000 Sb. Úprava byla však nakonec z návrhu zákona vypuštěna, neboť nebyla dostatečně propojena se skutkovými podstatami přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích a v té době ještě nebyl zaveden centrální registr řidičů“*.<sup>17</sup>

---

<sup>17</sup> Sněmovní tisk č. 833-0, část 1-4

*„V České republice, stejně jako dříve v jiných evropských státech, se ukazuje, že pro určité skupiny řidičů nejsou sankce spočívající třeba i v opakovaném ukládání pokut dostatečně účinné ani odstrašující před pácháním dalších přestupků. Dostatečný preventivní účinek má pouze hrozba ztráty řidičského oprávnění. Bodový systém pak představuje administrativní postup, kterým se hodnotí závažnost spáchaných přestupků, a který v tento důsledek může vyústit. Na druhou stranu ale dává řidiči kdykoli před tím, než tento krajní důsledek nastane, možnost změnou svého chování pozitivně ovlivnit své postavení a hrozbu ztráty řidičského oprávnění svým aktivním postojem odvrátit. Vzhledem k tomu, že v České republice je dlouhodobě situace v bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích neutěšená, každoročně roste počet přestupků, dopravních nehod i závažnost jejich následků, navrhuje se předkládanou novelou zavést bodový systém i v České republice“.*<sup>18</sup>

Záměr zákonodárce byl tedy zřejmý. Byly jím eliminace řidičů páchajících opakovaně přestupky a zvýšení kázně v provozu na pozemních komunikacích, důsledkem čehož mělo být snížení počtu přestupků, dopravních nehod i závažnosti jejich následků, a tím celkové zlepšení bezpečnosti silničního provozu.

Zvýšení bezpečnosti na českých silnicích bylo součástí naplnění cílů Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, kterou v dubnu roku 2004 schválila usnesením vláda. Vyhlášením této Národní strategie se Česká republika připojila k iniciativě Evropské komise, která vyhlásila v roce 2001 ambiciózní cíl – redukci počtu usmrcených na silnicích z více než 40 000 v roce 2000 na 50% v roce 2010 (Bílá kniha evropské politiky). Celá strategie je koncipována tak, že je stanoven základní cíl a prostředky pro jeho dosažení. Tyto prostředky jsou dále rozpracovány do opatření a následně do konkrétních nástrojů. Rozsáhlá novelizace zákona o silničním provozu a její nejvýznamnější změna – zavedení bodového systému tak byly jedním ze základních prostředků boje za snižování nehodovosti a zvyšování bezpečnosti na českých silnicích.<sup>19</sup>

---

<sup>18</sup> Sněmovní tisk č. 833-0, část 1-4

<sup>19</sup> KUČEROVÁ, Helena. Dopravní přestupky v praxi: podle stavu k 1.7.2006. 2., přeprac. a dopl. vyd. Praha: Linde, 2006, s. 20. ISBN 80-7201-613-x

## 2.5. Pohled do historie

Bodový systém tak, jak je v ČR zaveden, tedy výčet přestupků spadajících do bodového hodnocení a stanovení konkrétního počtu bodů za jednotlivé přestupky, má u nás poměrně krátkou historii. Jak jsem již výše zmínila, byl do zákona o silničním provozu zaveden teprve k 1.7.2006. Pohlédneme-li však na bodový systém obecněji, můžeme najít jeho obdobu již v historii, a to ve formě papírových vložek k řidičským průkazům. Ty u nás byly poprvé zavedeny vyhláškou č. 328/1951 Ú. 1., o způsobilosti vozidel k provozu na veřejných silnicích, o způsobilosti k jejich řízení a o péči o rozvoj motorismu. Podle § 82 této vyhlášky byla s řidičským průkazem spojena vložka s deseti útržky; bez této vložky byl řidičský průkaz neplatný. Jednotlivé útržky vložky postupně odňal okresní národní výbor nebo orgán národní bezpečnosti, dopustil-li se řidič vážného dopravního přestupku, tj. přestupku, jímž řidič projevil hrubou bezohlednost k bezpečnosti ostatních účastníků provozu. Útržek vložky odejmul okresní národní výbor též tehdy, když se řidič dopustil opětovně přestupků v provozu. S posledním útržkem byl řidiči odebrán i řidičský průkaz.<sup>20</sup> Systém byl pozměněn vyhláškou ministerstva vnitra č. 87/1964 Sb., o řidičských průkazech, kdy vložka sice zůstala povinnou součástí řidičského průkazu, ale již neobsahovala útržky. Přímou na vložce byly předtištěny nejzávažnější přestupky, kdy orgány Veřejné bezpečnosti pak při spáchání přestupku tento na vložku vyznačily.

---

<sup>20</sup> Zdroj: Centrum služeb pro silniční dopravu; Bodový systém v Evropě a v České republice; [online], cit. 27.2.2017, dostupné z <http://www.cspsd.cz/212-bodovy-system-v-evrope-a-v-ceske-republice>

Obr. č. 1 Vložka k řidičskému průkazu

Vliv alkoholu	<b>VLOŽKA</b> k řidičskému průkazu č. <u>54184PAC</u> <u>ČMELIK</u> řd. <u>19.9.1930</u> (Příjmení, jméno a datum narození) V <u>Pardubice</u> dne <u>20. května 1975</u> <u>J. J. J.</u> (Podpis)	Jiný přestupek <u>8.4.77</u>
Vyhýbání	oznámění: Orgán VB vyznačí ve vložce každá závažnější dopravní přestupek. Řidič má nárok na vydání nové vložky po uplynutí 6 měsíců od posledního vyznačeného přestupku.	Rychlost jízdy <u>www.scanzen.cz</u>
	Předjíždění	Nedání přednosti v jízdě

Zdroj:

[http://www.scanzen.cz/files/dobove\\_listiny/prukazy/Ridicky\\_prukaz\\_\(1975\)\\_vlozka\\_p3.jpg](http://www.scanzen.cz/files/dobove_listiny/prukazy/Ridicky_prukaz_(1975)_vlozka_p3.jpg)

System vložek do řidičského průkazu byl zrušen v roce 1987, kdy začaly být vydávány řidičské průkazy, které měly podobu plastové karty, a papírová vložka již nebyla jejich součástí. Od roku 1987 do roku 2006 se tak v pravidlech silničního provozu neobjevovala žádná obdoba bodového systému. A to i přesto, že snaha o zavedení bodového systému byla již při přípravě zákona č. 361/2000 v roce 1999. Návrh zákona dělil řidiče do tří skupin, a to na řidiče profesionály, na řidiče pokročilé s řidičskou praxí a na řidiče začátečníky. Na řidiče začátečníky se měl vztahovat přísnější režim, např. dvojnásobné bodové hodnocení. Naopak profesionálům původní návrh nabízel výhody. Za každých 12 měsíců po sobě jdoucích bez spáchání přestupku se měly profesionálům zahlazovat 3 body, oproti pokročilým řidičům a začátečníkům, jimž se měly odpouštět jen 2 body.<sup>21</sup> Původní návrh také počítal s tzv. doškolovacím tréninkem. Účast v něm měla být ze strany řidičů dobrovolná a jeho absolvování mělo mít za následek smazání určitého počtu bodů. Uvažovalo se o dvou typech kurzů. První z nich, který by absolvovali řidiči dobrovolně s nižším počtem bodů (2-4), měl obsahovat školení postojů a chování a za účast by se smazaly 2 body. Druhý typ měl následovat po dosažení 5 až 7 bodů, a toto školení by bylo doplněno cvičnými jízdami. Za jeho absolvování by se odečetly 3 body. V případě dosažení 8 až 11 bodů měl být doškolovací trénink nařízen. Proti

<sup>21</sup> KUČEROVÁ, Helena. Dopravní přestupky v praxi: podle stavu k 1.7.2006. 2., přeprac. a dopl. vyd. Praha: Linde, 2006, s. 114. ISBN 80-7201-613-x



možnému zneužívání kurzů měla být účast omezena na 1 kurz za 4 roky.<sup>22</sup> Při dosažení 12 bodů mělo být řidiči odňato řidičské oprávnění na dobu 10 měsíců, poté po absolvování druhého typu kurzu tzn. s jízdami, mohlo být vráceno. Pokud by řidič ve dvou letech opakovaně dosáhl počtu 12 bodů, přišel by o řidičské oprávnění na 2 až 3 roky.<sup>23</sup> Návrh obsahoval jako preventivní složku i odměnu za bezproblémové chování řidiče, a to odpočet 2 bodů za 12 měsíců po sobě jdoucích bez spáchání přestupku, a po třech letech bezúhonné řidičské praxe by byly dokonce odečteny všechny nasbírané body.<sup>24</sup>

Bodový systém v dnešní podobě byl zaveden do pravidel silničního provozu k 1.7.2006 a byla do něj zařazena jednání spočívající v porušení vybraných povinností stanovených pravidly o silničním provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání. Výčet jednání a jejich bodové ohodnocení uvádím v příloze č. 1.

Už za první rok platnosti nového silničního zákona řidiči stačili nasbírat téměř půl milionu trestných bodů (přesně 490 476). Alespoň bod si za tu dobu připsal bezmála každý třináctý řidič (přesně 7,3 procenta). Protože se to ale počítá ze všech registrovaných řidičů (z nichž mnozí mají jen řidičský průkaz na dně šuplíku a nejezdí), je jasné, že blíže skutečnosti bude odhad, že alespoň jeden „trestný“ bod už má každý desátý řidič. O řidičský průkaz přišlo 1659 motoristů, kteří stačili za jediný rok nasbírat plný počet 12 bodů. A asi nikoho nepřekvapí, že lépe se novému silničnímu zákonu přizpůsobily ženy: tvoří ve statistice potrestaných řidičů jen zlomek toho, co muži řidiči.<sup>25</sup>

Za dobu trvání bodového systému pak došlo ke změně výčtu přestupků a počtu stanovených bodů pouze jednou. K 1.8.2011 byla novelou zákona o silničním

---

<sup>22</sup> KUČEROVÁ, Helena. Dopravní přestupky v praxi: podle stavu k 1.7.2006. 2., přeprac. a dopl. vyd. Praha: Linde, 2006, s. 115. ISBN 80-7201-613-x

<sup>23</sup> KUČEROVÁ, Helena. Dopravní přestupky v praxi: podle stavu k 1.7.2006. 2., přeprac. a dopl. vyd. Praha: Linde, 2006, s. 114. ISBN 80-7201-613-x

<sup>24</sup> KUČEROVÁ, Helena. Dopravní přestupky v praxi: podle stavu k 1.7.2006. 2., přeprac. a dopl. vyd. Praha: Linde, 2006, s. 114. ISBN 80-7201-613-x

<sup>25</sup> HÁJEK, Miroslav. Jak nepřijít o řidičský průkaz. 12 bodů hrozí každému. Praha: Grada Publishing, a.s., 2008, s. 12. ISBN 978-80-247-2213-9.

provozu č. 133/2011 Sb., z výčtu přestupků úplně vyřazena méně závažná jednání, která byla do té doby ohodnocena toliko jedním bodem a u některých vybraných jednání, jako např. porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu, nebo držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení motorového vozidla, byl změněn stanovený počet bodů. Výčet jednání a jejich bodové ohodnocení uvádím v příloze č. 2.

## **2.6. Princip bodového systému**

### **2.6.1. Záznam bodů do registru řidičů**

Body jsou zaznamenávány a evidovány do registru řidičů, a to na základě způsobilého podkladu, kterým je<sup>26</sup>:

- pravomocné rozhodnutí, byla-li uložena sankce za přestupek
- pravomocný rozsudek, byl-li uložen trest za trestný čin
- oznámení o uložení pokuty, byla-li sankce za přestupek uložena v blokovém řízení

Dalšími způsobilými podklady, které byly do zákona o silničním provozu zavedeny po jeho novelizaci zákonem č. 193/2012 Sb., jež nabyl účinnosti ke dni 1.9.2012, jsou<sup>27</sup>:

- rozhodnutí o podmíněném odložení podání návrhu na potrestání nebo
- rozhodnutí o podmíněném zastavení trestního stíhání.

Pro záznam bodů je ovšem nutná nejen existence rozhodnutí o přestupku, ale další podmínkou je, že tímto rozhodnutím musela být za přestupek uložena sankce nebo trest. Zároveň však takový způsobilý podklad musí obsahovat takový popis skutku a jeho právní kvalifikaci, aby jej příslušný obecní úřad mohl

---

<sup>26</sup> Ust. § 123b odst. 2 písm. a), b) zákona o silničním provozu

<sup>27</sup> Ust. § 123b odst. 2 písm. c), d) zákona o silničním provozu

subsumovat pod správnou položku podle přílohy k zákonu o silničním provozu.<sup>28</sup> Z praxe uvádím, že způsobilost podkladu je, vedle tvrzení, že řidič přestupek nespáchal nebo že spáchal jiný přestupek, než za který mu byly zaznamenány body, jedním z nejčastějších předmětů námitek podaných proti záznamu bodů.

O samotném záznamu bodů pak správní orgán nevede žádné správní řízení, jehož výsledkem by bylo rozhodnutí o záznamu bodů. O záznamu bodů nerozhoduje ani orgán, který byl příslušný k projednání přestupku, ale body do registru řidičů zaznamenává obecní úřad obce s rozšířenou působností příslušný dle místa obvyklého pobytu řidiče.

Zákon o silničním provozu pro záznam bodů stanovuje lhůty. Lhůty jsou stanoveny jak pro zaslání způsobilého podkladu orgánem příslušným k projednání přestupku, tak pro následné zaznamenání přestupku a tím příslušného počtu bodů do registru řidičů. Jak judikoval Nejvyšší správní soud ve svém rozhodnutí č.j. 2 As 19/2009-93 ze dne 10.12.2009<sup>29</sup>, „*tyto lhůty jsou lhůtami pořádkového charakteru, určenými pro styk mezi správními orgány. Jejich nedodržení je nedostatkem správního orgánu, ale nemůže mít bez dalšího žádný vliv na existenci bodů*“.

Body jsou zaznamenávány zpětně ke dni uložení pokuty v blokovém řízení nebo ke dni nabytí právní moci rozhodnutí o přestupku<sup>30</sup> a jsou zaznamenávány do maximální výše 12 bodů.

Jestliže je více přestupků vyřešeno ve společném řízení, do registru řidičů se zaznamenává počet bodů za přestupek nejzávažnější ze společně projednaných přestupků<sup>31</sup>. Tento postup však neplatil od začátku zavedení bodového systému, resp. platil toliko v případě, že se jednalo o přestupky spáchané v jednočinném souběhu. U případů přestupků nespáchaných v jednočinném souběhu, byť vyřešených ve společném řízení v podstatě záznam bodů pouze za nejzávažnější přestupek vyloučil.

---

<sup>28</sup> BUŠTA, Pavel, KNĚŽÍNEK, Jan, SEIDL, Antonín. Zákon o silničním provozu s komentářem: Praha: Lenka Buštová – Venice Music Production, 2012, s. 212. ISBN 978-80-90427-3-7

<sup>29</sup> Dostupný z [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)

<sup>30</sup> BUŠTA, Pavel, KNĚŽÍNEK, Jan, SEIDL, Antonín. Zákon o silničním provozu s komentářem: Praha: Lenka Buštová – Venice Music Production, 2012, s. 212. ISBN 978-80-90427-3-7

<sup>31</sup> Ust. § 123c odst. 2 zákona o silničním provozu

Jinými slovy, nebyly-li přestupky spáchány v jednočinném souběhu, platilo, na počátku bodového systému, že ač byly přestupky vyřešené ve společném řízení, body se zaznamenávaly za každý zvlášť. Pak se také snadno stalo, že řidič sice zaplatil pouze jednu pokutu, avšak díky záznamu bodů za několik přestupků najednou se po tomto jednom jediném záznamu „vybodoval“. Rovněž námitky, týkající se postupu příslušného obecního úřadu při zaznamenávání bodů za každý zvlášť, ač byly projednány ve společném řízení, byly často předmětem rozhodování Nejvyššího správního soudu. Například v již výše citovaném rozsudku č.j. 2 As 19/2009-93 ze dne 10.12.2009. Stěžovatelka v něm namítala, že jí „nemělo být započteno všech 12 bodů, nýbrž jen čtyři, a to v analogii ke způsobu uložení jedné společné pokuty. Soud v rozsudku dospěl k závěru, že na případ stěžovatelky nelze aplikovat ust. § 123c odst. 2 zákona o silničním provozu, neboť toto ustanovení míří na případy jednočinného souběhu deliktů jednání, zatímco stěžovatelka se dopustila celkem pěti samostatných přestupků. Ustanovení 123b odst. 1 zákona o silničním provozu zřetelně stanoví, že se řidiči motorového vozidla, zaznamenávají body za jednání zařazené do bodového hodnocení, za které mu byla pravomocně uložena sankce za přestupek. Stěžovatelka se prokazatelně dopustila takových jednání ve formě pěti jednotlivých skutků, a proto bylo na místě započítat jí body za každý jednotlivý skutek zvlášť. Na této skutečnosti nemění nic ani to, že jí byla za jednotlivé skutky uložena jedna společná pokuta, ve společně vedeném řízení.“ Tuto tvrdost zákona později sám zákonodárce odstranil výše uvedenou novelou k 1.8.2011. Původní znění ustanovení zákona „Dopustil-li se řidič jedním skutkem více přestupků nebo trestných činů, spáchaných jednáním zařazeným do bodového hodnocení, zaznamená příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností počet bodů stanovených pro nejzávažnější z nich.“<sup>32</sup> vypuštěním slovního spojení „jedním skutkem“ zcela změnil význam předmětného ustanovení na: „Dopustil-li se řidič více přestupků nebo trestných činů, spáchaných jednáním zařazeným do bodového hodnocení, zaznamená příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností počet bodů stanovených pro nejzávažnější z nich.“<sup>33</sup> Příkladem spáchání přestupků v jednočinném souběhu je např. situace, kdy řidič překročí nejvyšší povolenou rychlost a zároveň není připoután bezpečnostním pásem. Příkladem vícečinného souběhu je např. situace,

---

<sup>32</sup> Ust. § 123c odst. 2 zákona o silničním provozu ve znění účinném do 1.8.2011

<sup>33</sup> Ust. § 123c odst. 2 zákona o silničním provozu ve znění účinném od 1.8.2011

kdy řidič projede na červenou, následně je zastaven policejní hlídkou a odmítne se podrobit kontrole na přítomnost alkoholu v krvi.

O tom, že ne vždy platí, že co je jednou psáno, je navždy dáno, a že vše podléhá vývoji svědčí další judikát Nejvyššího správního soudu č.j. 9 As 16/2015-51<sup>34</sup> ze dne 8.2.2017, který se zabýval problematikou záznamu bodů za více přestupků vyřešených ve společném řízení. Jím navázal na přelomový judikát č.j. 6 As 114/2014-69 ze dne 26.10.2015, kterým zcela odlišně od své dosavadní rozhodovací praxe určil, že body jsou trestem ve smyslu čl. 40 odst. 6 Listiny základních práv a svobod a čl. 7 odst. 1 věty druhé Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod, kterým se podrobněji zabývám v jiné kapitole své bakalářské práce. Ačkoliv se jednalo o případ záznamu bodů za více přestupků nespáchaných v jednočinném souběhu a pravomocně vyřešených ve společném řízení před novelou zákona účinnou od 1.8.2011, Nejvyšší správní soud určil v návaznosti na své přelomové rozhodnutí o bodech jakožto formě trestu, že: *„V souladu s § 12 odst. 2 zákona o přestupcích byly všechny tři skutky stěžovatele projednané ve společném řízení postiženy jednou „hlavní sankcí“, tedy pokutou, která vycházela z tam stanovené absorpční zásady. V takovém případě ale není důvod, aby totéž neplatilo ohledně „vedlejší sankce“, tedy záznamu stanoveného počtu bodů. Správní orgán I. stupně měl proto provést záznam pouze ohledně nejzávažnějšího z nich. Vzhledem k tomu, že se jednalo ve všech případech o přestupky hodnocené dvěma body, měl zaznamenat pouze tyto dva body a nikoliv bodů šest, což odpovídalo zásadě kumulační.“* Tento judikát je příkladem toho, že na první pohled se může zdát, že soud je oprávněn rozhodnout zcela v rozporu s dikcí zákona. Není tomu tak. Soud, a nejen on, musí při rozhodování vždy zkoumat všechny okolnosti případu. Judikát se totiž týkal případu, kdy řidič sice měl již pravomocně rozhodnuto o spáchaných přestupcích a zaznamenány body za jednotlivé přestupky zvlášť dle tehdy účinného znění zákona. Avšak proti záznamu bodů podal námitky, které byly ve správním řízení zamítnuty. Proti rozhodnutí o zamítnutí námitek tak, jak mu právní řád umožňuje, podal žalobu k městskému soudu. V době, kdy o žalobě městský soud rozhodoval, došlo ke změně zákona ve prospěch řidiče, k čemuž městský soud při svém rozhodování nepřihlédl a rozhodnutí o zamítnutí námitek řidiče potvrdil.

---

<sup>34</sup> Dostupný z [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)

Nejvyšší správní soud tak z důvodu nepoužití zásady příkazu retroaktivity ve prospěch pachatele městským soudem rozhodnutí městského soudu zrušil a věc vrátil k novému projednání. Jak ale sám Nejvyšší správní soud konstatoval, rozsudek neznamená, že příslušné obecní úřady nyní začnou v souvislosti se změnou zákona ve prospěch řidiče revidovat již zaznamenané body. Projednávané okolnosti se totiž týkaly specifického případu, kdy sice již jak o přestupku, tak o námitkách bylo pravomocně rozhodnuto, ale z důvodu podané žaloby k soudu nebylo o námitkách rozhodnuto definitivně.

V institutu záznamu bodů za nejzávažnější přestupek v případě přestupků projednaných ve společném řízení vidím nespravedlivost bodového systému. Zatímco řidiči, který spáchá jednotlivé přestupky každý zvlášť a přestupky jsou projednány každý zvlášť, jsou zaznamenány body za každý jednotlivý přestupek, řidiči, který má stejné přestupky projednány ve společném řízení, je zaznamenán počet bodů stanovený pouze za nejzávažnější z nich. Tato nespravedlnost se v zákoně účinném do 1.8.2011 nevyskytovala.

Další nespravedlnost vidím v tom, že nepřesahuje-li škoda při dopravní nehodě 100 tis. Kč, nemusí řidiči k dopravní nehodě volat policii. A to ani v případě, že příčinou dopravní nehody je přestupek zařazený do bodového hodnocení – např. nedání přednosti v jízdě nebo jízda na červenou. Postačuje pouze dohoda řidičů o tom, který z nich dopravní nehodu způsobil z důvodu proplacení škody pojišťovnou. Ani v tomto případě nejsou viníkovni nehody zaznamenány body za přestupek jinak bodově ohodnocený.

A do třetice vidím nespravedlnost bodového systému ve stanovení stejné maximální hranice bodů jak pro řidiče profesionály, kteří najezdí ročně desetitisíce i více kilometrů, tak pro „sváteční“ řidiče, kteří najezdí jen pár kilometrů.

O zaznamenaných bodech příslušný obecní úřad nepodává řidiči žádnou informaci. Výjimku tvoří jen oznámení dosažení 12 bodů. V podstatě od zavedení bodového systému se vedou diskuse o tom, zda by měl obecní úřad řidiči oznamovat jednotlivé záznamy bodů či nikoliv. Touto otázkou se podrobněji zabývám v kapitole

Bodový systém jako forma správního trestání ano či ne? Domnívám se, pominu-li zvýšené finanční i administrativní náklady příslušného obecního úřadu s oznamováním spojené, že oznámení není třeba. Každý řidič je totiž osobou odborně způsobilou. Odborně způsobilou znamená, že je znalým zákona. Bez odborné způsobilosti by nemohl řídit motorová vozidla. Odborně způsobilou osobou musí být po celou dobu držení řidičského oprávnění. Může a má tedy vědět, že s porušením některých povinností určených zákonem o silničním provozu je se záznamem sankce za toto porušení svázán rovněž stanovený počet bodů. Je-li mu uložena sankce za přešůpek zařazený do bodového hodnocení, musí vědět, že je mu zaznamenán i příslušný počet bodů. Lze samozřejmě prominout, že nezná přímo počet bodů. K jeho zjištění mu totiž zákon o silničním provozu dává nástroj, kterým je možnost požádat o výpis z bodového hodnocení. A to hned u dvou institucí. O výpis může řidič požádat, jednak u příslušného obecního úřadu a jednak na kontaktním místě veřejné správy tzv. Czech Pointu<sup>35</sup>, které je dnes přístupné téměř na každém obecním úřadu, na každé poště. Je pak na řidiči, aby v souladu se zásadou *vigilantibus iura scripta sunt*, každý je svého štěstí strůjcem, podle stavu svého bodového konta učinil příslušná opatření, aby k dosažení maximální hranice 12 bodů, se kterou je spojeno pozbytí řidičského oprávnění, nedošlo.

Body se zaznamenávají, a tedy 12 bodů mohou dosáhnout, i řidiči cizinci, kteří jsou držiteli řidičského průkazu vydaného jiným státem než Českou republikou, a na území České republiky páchají přešůpky porušením jednání zařazených do bodového hodnocení.

### **2.6.2. Odečet bodů**

Stejně tak jako zákon o silničním provozu stanovuje podmínky pro záznam bodů, určuje v rámci svého preventivního působení možnosti pro odečet bodů. Body lze odečíst jedině zákonným způsobem a jedině v případě, že řidiči již byly nějaké body zaznamenány. Odečet bodů probíhá jen do „vynulování“ bodového konta, nelze odečíst body tak, že se bodové konto řidiče dostane do záporného čísla. Má-li tedy

---

<sup>35</sup> Ust. § 123b odst. 5 a 6 zákona o silničním provozu

řidič na svém bodovém kontě zaznamenány např. 3 body a zákonný odečet je 4 body, odečtou se řidiči „jen“ 3 zaznamenané body.

Zákonné způsoby odečtu bodů jsou:

- uplynutí rozhodné doby (12,24 nebo 36 po sobě jdoucích kalendářních měsíců ode dne, kdy byl řidiči do registru řidiči naposledy zaznamenán bodově ohodnocený přestupek), a řidič po tuto dobu nespáchal žádný další přestupek zařazený do bodového hodnocení<sup>36</sup>
- jestliže je pravomocně zrušeno rozhodnutí o přestupku, na základě něhož byl záznam proveden<sup>37</sup>
- neodsouzení řidiče v řízení, které pokračovalo po podmíněném odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněném zastavení trestního stíhání<sup>38</sup>

V uvedených případech provádí příslušný obecní úřad odečet bodů z úřední povinnosti. Řidič nijak nemusí o odečet žádat. Celý proces pak probíhá v registru řidičů automatizovaně, bez zásahu „lidské ruky“, bez toho, aby příslušný obecní úřad musel do celého procesu jakkoliv zasáhnout.

Bušta, Kněžínek, Seidl ve své publikaci Zákon o silničním provozu s komentářem ve svém komentáři k ustanovení zákona o silničním provozu týkajícího se odečtu bodů po uplynutí rozhodné doby vyjadřují svůj názor, že *vyjde-li následně najevo, že se řidič v rozhodné době některého z evidovaných protiprávních jednání dopustil, nemá to již na provedené odečtení bodů žádný vliv, odečtené body nemohou být v takovém případě opětovně zaznamenány*<sup>39</sup>. Toto jejich tvrzení však není zcela pravdivé a nemá oporu v zákoně. Pravdivé je pouze v případě, že by o protiprávním jednání nebylo do dne, kdy vznikl nárok na odečet bodů, pravomocně rozhodnuto. V opačném případě tvrzení pravdivé není. V praxi jsou zcela běžné případy, kdy je řidiči z důvodu uplynutí rozhodné doby, tedy získáním nároku na odečet, odečet bodů proveden. Následně správní orgán obdrží rozhodnutí o přestupku zařazeném do bodového hodnocení, jehož právní moc nastala přede dnem, kdy byl

---

<sup>36</sup> Ust. § 123e odst. 1 písm. a) až c) zákona o silničním provozu

<sup>37</sup> Ust. § 123e odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu

<sup>38</sup> Ust. § 123e odst. 2 písm. b) zákona o silničním provozu

<sup>39</sup> BUŠTA, Pavel, KNĚŽÍNEK, Jan, SEIDL, Antonín. Zákon o silničním provozu s komentářem: Praha: Lenka Buštová – Venice Music Production, 2012, s. 219. ISBN 978-80-90427-3-7



splněn nárok na odečet bodů. V tomto případě je při záznamu přestupku do registru řidičů automaticky proveden přepočet, počet bodů se vrátí do původního stavu, jaký byl před odečtem, a o příslušný počet bodů za nově zaznamenaný přestupek se zvýší bodové konto řidiče. Ve velké většině se jedná o situace, kdy přestupky byly pravomocně rozhodnuty v době těsně před uplynutím rozhodné doby.

Nárok na odečet bodů po uplynutí rozhodné doby neběží po dobu, kdy řidič vykonává trest nebo sankci zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, což se jeví jako logické. Jestliže řidič nemůže vykonávat činnost, nemůže pak být odměněn odečtem bodů za bezkonfliktní chování v provozu na pozemních komunikacích.

Nárok na odečet po uplynutí rozhodné doby rovněž nemají řidiči, kteří dosáhli 12 bodů. V takovém případě zákon obsahuje speciální úpravu v § 123d odst. 4, která předpokládá odečet všech 12 bodů najednou ke dni nabytí právní moci rozhodnutí o vrácení řidičského oprávnění.<sup>40</sup> Řada řidičů je přesvědčena, že nárok na odečet bodů po uplynutí rozhodné doby i tak mají. Ustanovení zákona o silničním provozu si totiž interpretují, a to velmi často za vydatné pomoci svých právních zástupců či zmocněnců, toliko na základě jazykového výkladu. Proto se snaží za využití různých procesních průtahů prodloužit řízení o námitkách na tak dlouho, až by uplynula rozhodná doba a došlo by tak, dle jejich názoru, k odečtu bodů a oni by již neměli zaznamenáno 12 bodů. Jejich přesvědčení je však zcela mylné.

Nejvyšší správní soud se zabýval touto problematikou v několika judikátech. Např. ve svém rozhodnutí č.j.8 As 23/2010-94 ze dne 3.5.2011<sup>41</sup> potvrdil, že odečet bodů po uplynutí rozhodné doby u řidiče, který již dosáhl 12ti bodů, není možný. V rozhodnutí se nejprve v této souvislosti a na základě předchozí judikatury zabýval problematikou výkladu právní normy toliko za použití jazykové metody a konstatoval, že „(...) jazykový výklad je pouze prvotním, jímž se interpret poprvé seznamuje s obsahem právní normy. Ostatně obecně platí, že to, zda smysl a účel právní normy právního předpisu je skutečně takový, jak se zdá z jazykového výkladu,

---

<sup>40</sup> BUŠTA, Pavel, KNĚŽÍNEK, Jan, SEIDL, Antonín. Zákon o silničním provozu s komentářem: Praha: Lenka Buštová – Venice Music Production, 2012, s. 219. ISBN 978-80-90427-3-7

<sup>41</sup> Dostupný na [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)

*musí potvrdit nebo vyvrátit ostatní výkladové metody – především výklad teleologický, logický, systematický a případně historický, jejichž závěry je nezbytné proměřovat imperativem ústavně konformní interpretace a aplikace. (...) Jednotlivá ustanovení zákona je třeba vykládat tak, aby jejich aplikací bylo možno dosáhnout účelu, který zákonodárce sledoval.“* Ve věci samotného odečtu bodů pak Nejvyšší správní soud zaujal stanovisko, že: „Podání námitek má tedy za následek situaci, kdy řidič i přes dosažení dvanácti bodů se může nadále účastnit provozu na pozemních komunikacích, neboť došlo k přerušení lhůty pro pozbytí řidičského oprávnění a povinnosti odevzdat řidičský průkaz. Tato skutečnost však nemůže zapříčinit odpočet bodů podle § 123e odst. 1 zákona, neboť podstata tohoto institutu je jiná. Dané ustanovení je možné aplikovat pouze za situace, kdy řidič ještě nedosáhl dvanácti bodů. (...) Jinými slovy řečeno, v případě, že řidič již dosáhne dvanácti bodů, a to nezávisle na přerušení běhu lhůt daných v § 123c odst. 3 zákona, nemůže se takto získaných bodů zbavit řádným chováním, s nímž počítá ust. § 123e odst. 1, ale pouze cestou jinou, stanovenou v ustanoveních § 123d odst. 1 a 3 zákona, která upravují, jakým způsobem musí řidič postupovat při dosažení dvanácti bodů. Na shora uvedené důsledky dosažení dvanácti bodů proto nemá vliv odkladný účinek námitek stanovený v § 123f odst. 4 zákona, neboť skrze tento procesně právní institut je možné toliko oddálit (přerušením běhu lhůt uvedených v § 123c odst. 3 zákona), nikoliv zvrátit následky dosažení dvanácti bodů, a to samozřejmě za předpokladu, že námitky jsou nedůvodné“

Dalším zákonným způsobem odečtu bodů je odečet na základě absolvování školení bezpečné jízdy v akreditovaném středisku bezpečné jízdy<sup>42</sup>. Tento institut byl do zákona zaveden až v průběhu existence bodového hodnocení, a to ke dni 1.9.2008. K jeho využití je nutná aktivita ze strany řidiče, neboť školením bezpečné jízdy se rozumí zdokonalování odborné způsobilosti řidičů podle zákona o autoškolách dobrovolnou účastí řidiče na školení bezpečné jízdy<sup>43</sup>. Odečet provádí příslušný obecní úřad jen na písemnou žádost řidiče. K žádosti musí řidič doložit potvrzení školícího střediska o absolvovaném školení ne starší než 30 dní.<sup>44</sup> Aby byl zachován preventivní účinek bodového systému, nemůže řidič absolvovat školení

---

<sup>42</sup> Ust. § 123e odst. 4 zákona o silničním provozu

<sup>43</sup> Ust. § 52d zákona o autoškolách

<sup>44</sup> Ust. § 123e odst. 4 písm. a) zákona o silničním provozu

bezpečné jízdy pokaždé, jsou-li mu zaznamenány body do bodového hodnocení. Školení může řidič absolvovat jen jedenkrát během kalendářního roku.<sup>45</sup> V praxi se zcela běžně vyskytuje, především u řidičů, kteří mají zaznamenán již vyšší počet bodů, že školení bezpečné jízdy absolvují a o odečet bodů požádají v prosinci jednoho roku a následně jej znovu absolvují a o odečet bodů požádají hned v lednu roku následujícího. I tak je splněna dikce zákona možnosti absolvovat školení bezpečné jízdy pouze jedenkrát za kalendářní rok. K tomu, aby řidiči mohly být body odečteny, nesmí mít na svém bodovém kontě v době absolvování školení zaznamenáno více než 10 bodů a zároveň žádné z porušení, na základě kterých mu byly body zaznamenány, nesmí být ohodnoceno 6 a více body.<sup>46</sup> Obě podmínky musí být splněny kumulativně, nestačí splnění pouze jedné z nich. Odečet bodů není zaznamenán ke dni, kdy řidič přijde požádat o odečet bodů, ale ke dni ukončení školení bezpečné jízdy.<sup>47</sup>

Stejně jako u odečtu bodů po uplynutí rozhodné doby platí i pro odečet bodů na základě absolvování školení bezpečné jízdy, že vyskytnou-li se po provedení záznamu odečtu bodů takové skutečnosti, které odůvodňují ztrátu splnění podmínek k záznamu odečtu, je proveden přepočít bodového konta řidiče a již odečtené body jsou opět přičteny. I s takovým postupem jsem se během své praxe již několikrát setkala. V judikatuře jsem potvrzení takového postupu dosud nenašla. U Krajského soudu v Plzni však již žaloba v takové věci podána byla a nyní čeká na posouzení. Jedná se o případ, který jsem v prvním stupni řízení projednávala jakožto oprávněná úřední osoba. Žadatel na základě výpisu z bodového hodnocení v listopadu roku 2014 shledal, že splňuje podmínky pro odečet bodů, a proto na začátku prosince roku 2014 absolvoval školení bezpečné jízdy a požádal o odečet bodů. Protože splnil veškeré zákonem stanovené podmínky, žádosti jsem vyhověla a zaznamenala jsem v registru řidičů odečet 3 bodů ke dni ukončení školení bezpečné jízdy. Následně na konci prosince roku 2014 jsem obdržela rozhodnutí Magistrátu hlavního města Prahy, které nabylo právní moci již v březnu roku 2014, a kterým byl žadatel pravomocně uznán vinným z přestupku spadajícího do bodového hodnocení. V registru řidičů byl tedy programem proveden přepočít bodů a vynulován záznam

---

<sup>45</sup> Ust. § 123e odst. 5 zákona o silničním provozu

<sup>46</sup> Ust. § 123e odst. 4 písm. b) zákona o silničním provozu

<sup>47</sup> Ust. § 123e odst. 5 zákona o silničním provozu

o odečtu bodů na základě absolvování bezpečné jízdy. Zároveň se řidič záznamem bodů za přestupek vybodoval. Dle správního řádu jsem pak zahájila řízení o obnově řízení o žádosti o odečet bodů, neboť se důkazy provedené v původním řízení ukázaly nepravdivými a tyto důkazy mohly odůvodňovat jiné řešení otázky, jež byla předmětem rozhodování.<sup>48</sup> Na základě argumentů řidiče, a především z důvodu ochrany dobré víry řidiče, jsem pak usnesením řízení o obnově řízení zastavila. Ministerstvo dopravy však z důvodu, že řidiči nemůže být proveden odečet bodů na základě absolvování školení bezpečné jízdy, jestliže se vyskytly důkazy prokazující nesplnění podmínek stanovených dikcí zákona pro jejich odečet, dalo podnět Krajskému úřadu Plzeňského kraje k provedení přezkumného řízení. V přezkumném řízení pak krajský úřad vydal rozhodnutí o zrušení usnesení o zastavení řízení a vrácení věci k novému projednání. Řidič proti rozhodnutí krajského úřadu podal odvolání. Jako hlavní odvolací důvod řidič uplatňoval ochranu jeho dobré víry, když dle výpisu z bodového hodnocení, který si nechal zhotovit před absolvováním školení, splňoval podmínky pro odečet bodů. Ministerstvo dopravy řidičovo odvolání zamítlo s tím, že řidič v žádném případě nemohl být v dobré víře, když předpokládal, že v rozporu se zákonem mu nebudou zaznamenány body za jednání, jehož porušení je zařazeno mezi jednání bodově ohodnocená, o to víc, že o projednání přestupku věděl a rozhodnutí o přestupku osobně převzal. V novém řízení jsem rozhodla o obnově řízení. Proti rozhodnutí o obnově podal řidič odvolání, které krajský úřad jakožto odvolací orgán zamítl a rozhodnutí vydané v I. stupni potvrdil. Proti rozhodnutí odvolacího orgánu podal žadatel žalobu ke Krajskému soudu v Plzni. V žalobní replice pak řidič argumentoval především tím, že byl krácen na svých právech a opětovně ochranou dobré víry, především ve správnost údajů obsažených v evidenci vedené orgánem veřejné správy, a jeho legitimního očekávání, že orgán veřejné správy postupuje ve své činnosti v souladu se zákonem, včetně dodržování zákonem stanovených lhůt. Žalobce nepožádal soud o odklad výkonu rozhodnutí. Rozhodnutí o obnově řízení se tak stalo pravomocným a řízení o žádosti o odečet bodů tím bylo obnoveno. V novém řízení jsem dle nových skutečností rozhodla o zamítnutí žádosti o odečet bodů na základě absolvování školení bezpečné jízdy. Proti rozhodnutí se řidič opět odvolal a požádal odvolací orgán o přerušení řízení z důvodu žaloby podané proti rozhodnutí o obnově řízení. Odvolací orgán jeho

---

<sup>48</sup> Ust. § 100 odst. 1 písm. a) správního řádu

žádosti vyhověl a řízení přerušil. V době psaní této bakalářské práce ještě nebyl znám výsledek řízení, neboť soud žalobu dosud neprojednal. Výsledek řízení mne zajímá nejen z procesních důvodů, tedy z důvodu, zda jsem jakožto oprávněná úřední osoba postupovala v celé věci správně. Zajímá mne rovněž, zda v daném případě skutečně byla ze strany správních orgánů porušena ochrana dobré víry, jak od začátku argumentoval řidič, a zda ochrana dobré víry může být nadřazena dikci právního předpisu.

### **2.6.3. Dosažení 12 bodů**

Jak již bylo výše uvedeno, body se řidiči zaznamenávají jen do výše 12 bodů. S dosažením této hranice je pak spojena represivní složka bodového hodnocení, když v případě dosažení maximální hranice dvanácti bodů řidič pozbývá řidičské oprávnění. Zatímco záznam dílčích bodů řidiči oznamován není, v případě 12 bodů je příslušný obecní úřad povinen neprodleně zaslat řidiči oznámení o dosažení 12 bodů a výzvu k odevzdání řidičského průkazu, a to nejpozději do 5 pracovních dnů ode dne doručení oznámení.<sup>49</sup> Po uplynutí 5 pracovních dnů pak nastává represe – řidič pozbývá řidičské oprávnění. Lhůta je přerušena, jestliže řidič podá proti záznamu bodů písemné námitky. Těmi se zabývám v samostatné kapitole mé bakalářské práce. V této kapitole se jim věnuji jen z hlediska jejich vlivu na přerušování běhu lhůt při dosažení 12 bodů.

K přerušování běhu lhůty pro pozbytí řidičského oprávnění však nedocházelo vždy, když řidič podal námitky proti záznamu bodů. Zákon o silničním provozu ve znění účinném do 20.2.2016 stanovil, že běh lhůt se přerušil jen v případech, kdy řidič podal námitky proti záznamu, kterým bylo dosaženo celkového počtu 12 bodů.<sup>50</sup> Na základě jazykového i logického výkladu bylo příslušné ustanovení zákona příslušnými obecními úřady i ministerstvem dopravy vykládáno tak, že takovým záznamem je toliko ten poslední záznam, tedy ten, na jehož základě bylo zaznamenáno právě těch 12 bodů. Dle mého názoru byl tento výklad správný.

---

<sup>49</sup> Ust. § 123c odst. 3 zákona o silničním provozu

<sup>50</sup> Ust. § 123f odst. 4 zákona o silničním provozu ve znění účinném do 20.2.2016

Z logiky věci je patrné, že na základě ani jednoho z předchozích záznamů, není dosaženo nejvyšší možné hranice v počtu bodů, byť bez těchto záznamů by v celkovém součtu 12 bodů dosaženo nebylo. Přesto však je hranice dosažena teprve záznamem právě posledního z nich. Zákon o silničním provozu nijak nestanoví lhůtu pro podání námitek. Nic tedy nebrání řidiči, aby proti kterémukoliv záznamu v registru řidičů podal kdykoliv námitku. Jestliže řidič tvrdí, že přestupek nespáchal nebo že spáchal jiný, než za který mu byly zaznamenány body, považují za logické, že řidič tyto skutečnosti bude namítat ihned nebo alespoň v určité krátké době po záznamu přestupku tak, aby dosáhl opravy záznamu bodů a předešel následnému případnému pozbytí řidičského oprávnění. Opět vycházím z předpokladu, že řidič je odborně způsobilou, tedy zákona znalou, osobou. Vidím totiž jako velmi nelogické, že řidič nejprve souhlasí se spácháním přestupku a za něj uloženou pokutu zaplatí (zde mám na mysli záznamy přestupků vyřešených v blokovém řízení, neboť ty jsou nejčastěji předmětem námitek; přestupky vyřešené v klasickém správním řízení namítá řidič jen velmi zřídka, neboť proti nim zpravidla brojí důkazy a zákonem stanovenými opravnými prostředky, již při jejich projednávání) a teprve ve chvíli, kdy na základě záznamů dosáhne 12 bodů a příslušný obecní úřad mu tuto skutečnost oznámí, „najednou“ tvrdí, že vlastně přestupek nespáchal nebo spáchal jiný či uplatňuje jinou námitku. Dle mého názoru vycházejícího z praktických zkušeností jsou taková tvrzení ryze účelová a mají sloužit k odvrácení pozbytí řidičského oprávnění. Řidič však má spíše předcházet hrozbě ztráty řidičského oprávnění průběžným uzpůsobením svého chování v silničním provozu, než až námitkami při dosažení 12 bodů.

Přerušení běhu lhůt toliko při podání námitek proti záznamu, kterým bylo dosaženo celkového počtu 12 bodů, bylo změněno novelou zákona o silničním provozu č. 48/2016 účinnou ode dne 20.2.2016. Od tohoto dne byla ze zákona o silničním provozu vypuštěna slova „kterým bylo dosaženo celkového počtu 12 bodů“ a platí, že v případě dosažení 12 bodů dojde k přerušení běhu lhůt vždy, jestliže řidič podá námitky proti kterémukoliv provedenému záznamu. Novela dle mého názoru přisvědčuje tomu, že původní záměr zákonodárce skutečně byl, že lhůta je přerušena pouze v případě námitek podaných proti tomu konkrétnímu poslednímu přestupku, jehož záznamem došlo k dosažení celkového počtu 12 bodů. Kdyby měl

totiž zákonodárce na myslí, že se přeruší lhůty při podání námitek proti kterémukoliv z přestupků, na základě součtu bodů zaznamenaných za ně bylo dosaženo 12 bodů, uvedl by to do zákona již od počátku a ne až novelou zákona po deseti letech.

K přerušení běhu lhůt pak dochází ode dne, kdy byly námitky příslušnému úřadu doručeny. Další podmínkou přerušení běhu lhůt, která musí být splněna kumulativně, je skutečnost, že námitky byly včasné, tedy podané ve stanovené lhůtě 5 pracovních dnů. Na rozdíl od počítání času dle správního řádu, aby byla lhůta dodržena a námitky včasné, nestačí jejich podání k poštovní přepravě v poslední den lhůty, ale nejpozději v poslední den lhůty musí být správnímu orgánu doručeny. Jedná se o lhůtu prekluzivní, její zmeškání lze prominout jen za splnění podmínek stanovených správním řádem pro navrácení v předešlý stav, a z toho logicky vyplývá jen v případě, že oznámení o dosažení 12 bodů, od jehož doručení se lhůta odvíjí, nepřevzal řidič osobně nebo prostřednictvím zákonného zástupce, právního zástupce, zmocněnce či ustanoveného opatrovníka, ale bylo mu doručeno prostřednictvím tzv. fikce doručení.

Dosažení 12 bodů se oznamuje rovněž řidičům - cizincům, kteří jsou držiteli řidičského průkazu vydaného jiným státem než Českou republikou, jestliže na území České republiky dosáhli celkového počtu 12 bodů. Tito řidiči se však nevyzývají k odevzdání řidičského průkazu a rovněž nepozbývají řidičské oprávnění. Cizozemští řidiči pozbývají právo k řízení motorových vozidel na území České republiky, a to na dobu jednoho roku.<sup>51</sup> Lhůta jednoho roku pak počíná běžet dnem uložení pokuty nebo dnem nabytí právní moci rozhodnutí o přestupku, na jehož základě řidič dosáhl 12 bodů.<sup>52</sup> Paradoxně tak jde o situaci, kdy cizozemský řidič pozbývá právo k řízení motorových vozidel ještě předtím, než je mu oznámení doručeno. Po uplynutí jednoho roku je pak cizozemskému řidiči odečteno všech 12 bodů. Celý proces probíhá v registru řidičů opět automatizovaně.

V případě cizozemského řidiče také nedochází při podání námitek proti záznamu bodů k přerušení běhu lhůt k pozbytí řidičského oprávnění a odevzdání řidičského průkazu, neboť, jak vyplývá z dikce zákona, řidič cizinec pozbývá toliko

---

<sup>51</sup> Ust. § 123c odst. 7 zákona o silničním provozu

<sup>52</sup> Ust. § 123c odst. 8 zákona o silničním provozu

právo řídit motorová vozidla na území České republiky a není mu stanovena povinnost odevzdat řidičský průkaz.

#### **2.6.4. Vrácení řidičského oprávnění v souvislostech bodového systému**

Řidiči, který pozbyl řidičské oprávnění v důsledku dosažení 12 bodů v bodovém hodnocení, není řidičské oprávnění vráceno z úřední povinnosti po uplynutí jednoho roku, ale o vrácení řidičského oprávnění musí u příslušného obecního úřadu požádat. Na rozdíl od cizozemského řidiče, který při dosažení 12 bodů pozbývá právo k řízení motorových vozidel na území České republiky na dobu jednoho roku, a po uplynutí rozhodné doby je mu z úřední povinnosti toto pozbytí práva ukončeno a všech zaznamenaných 12 bodů v registru řidičů odečteno.

K tomu, aby represivní účinek bodového hodnocení měl i výchovný efekt a odradil řidiče od dalšího páchání přestupků s hrozícím následkem pozbytí řidičského oprávnění, slouží další nástroj - řidič musí k vrácení řidičského oprávnění splnit přísné zákonem stanovené podmínky.

První, ve své podstatě nejjednodušší, podmínkou je, že o vrácení řidičského oprávnění musí řidič písemně požádat<sup>53</sup> a to nejdříve po uplynutí 1 roku ode dne pozbytí řidičského oprávnění v důsledku dosažení hranice 12 bodů.<sup>54</sup> Řada řidičů se, opět mylně, domnívá, že mohou, stejně jako v případě sankce či trestu uložené v přestupkovém nebo trestním řízení, po uplynutí poloviny rozhodné doby, požádat o prominutí jejího zbytku. Zákon o silničním provozu však obsahuje speciální úpravu lhůty, která využití tzv. institutu upuštění neumožňuje.

Trochu odlišná situace nastává, jestliže mimo pozbytí řidičského oprávnění z důvodu dosažení 12 bodů, byla ještě řidiči uložena sankce nebo byl-li ještě řidiči uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel. Sankce či trest zákazu činnosti nepřerušuje lhůtu jednoho roku, po kterou řidič nesmí

---

<sup>53</sup> Ust. § 123d odst. 3 zákona o silničním provozu

<sup>54</sup> Ust. § 123d odst. 1 zákona o silničním provozu



požádat o vrácení řidičského oprávnění, které pozbyl v důsledku dosažení 12 bodů. Pozbytí řidičského oprávnění a sankce či trest zákazu činnosti tak běží vedle sebe neboli společně. Pro tento případ je zákonem stanoveno, že je-li sankce nebo trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel delší než doba, na kterou řidič pozbývá řidičské oprávnění z důvodu dosažení 12 bodů, je oprávněn o vrácení řidičského oprávnění požádat nikoliv po uplynutí jednoho roku, ale až po výkonu sankce nebo trestu zákazu činnosti.<sup>55</sup>

Ani splnění v předešlém uvedených podmínek k vrácení řidičského oprávnění nepostačuje. Kumulativně musí být splněny další podmínky: řidič musí prokázat, že se podrobil přezkoušení z odborné způsobilosti podle zvláštního právního předpisu a dále prokázat zdravotní a psychickou způsobilost.<sup>56</sup>

Přezkoušení z odborné způsobilosti se provádí zkouškou podle zákona o autoškolách,<sup>57</sup> která sestává ze zkoušky z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy, ze znalostí ovládání a údržby vozidla, jde-li o žadatele o řidičské oprávnění pro skupinu C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D nebo D+E a z praktické jízdy.<sup>58</sup> Řidič přezkoušení prokazuje dokladem o odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel zařazených do příslušné skupiny, který nesmí být ke dni podání žádosti starší než 30 dní.<sup>59</sup>

Zdravotní způsobilost řidič prokazuje posudkem o zdravotní způsobilosti,<sup>60</sup> který může vydat pouze posuzující lékař<sup>61</sup> a který musí mít písemnou formu<sup>62</sup> a musí v něm být uvedeno, zda je řidič zdravotně způsobilý k řízení motorových vozidel nebo zdravotně způsobilý k řízení motorových vozidel s podmínkou.<sup>63</sup>

---

<sup>55</sup> Ust. § 123d odst. 2 zákona o silničním provozu

<sup>56</sup> Ust. § 123d odst. 3 zákona o silničním provozu

<sup>57</sup> Ust. § 45 zákona o autoškolách

<sup>58</sup> Ust. § 39 zákona o autoškolách

<sup>59</sup> Ust. § 101 odst. 4 písm. b) zákona o silničním provozu

<sup>60</sup> Ust. § 84 odst. 2 zákona o silničním provozu

<sup>61</sup> Ust. § 84 odst. 4 zákona o silničním provozu

<sup>62</sup> Ust. § 85 odst. 3 zákona o silničním provozu

<sup>63</sup> Ust. § 85 odst. 5 písm. a) a b) zákona o silničním provozu

Psychická způsobilost řidiče se zjišťuje dopravně psychologickým vyšetřením<sup>64</sup> u psychologa, kterému Ministerstvo dopravy udělilo akreditaci,<sup>65</sup> a prokazuje se písemným posudkem o výsledku dopravně psychologického vyšetření.<sup>66</sup> Povinnost řidiče, podrobit se dopravně psychologickému vyšetření, jestliže žádá o vrácení řidičského oprávnění z důvodu dosažení 12 bodů, byla v zákoně o silničním provozu zakotvena již od začátku zavedení bodového systému do pravidel silničního provozu. Zpočátku tvořila součást lékařského posudku o zdravotní způsobilosti. Řidič tedy nejprve musel absolvovat dopravně psychologické vyšetření, jehož výsledek předložil posuzujícímu lékaři, kterým byl a je zpravidla praktický lékař, u něhož je řidič registrován, případně lékař závodní zdravotní péče. Posuzující lékař na základě vyšetření, které sám provedl, případně dalších vyšetření potřebných k posouzení zdravotní způsobilosti, a na základě výsledku dopravně psychologického vyšetření vydal lékařský posudek, který pak byl podkladem pro vrácení řidičského oprávnění.

Z pohledu praxe pak zákonodárce zcela nelogicky novelou zákona účinnou od 20.2.2016, tento zavedený a logický postup zcela obrátil. Řidič musí nejprve absolvovat posouzení zdravotní způsobilosti. Posudek o zdravotní způsobilosti, pak předkládá psychologovi provádějícímu dopravně psychologické vyšetření.<sup>67</sup> Jestliže psycholog následně na základě vyšetření zjistí, že řidič je psychicky způsobilý s podmínkou, musí řidič posudek o výsledku dopravně psychologického vyšetření opět předložit k posouzení zdravotní způsobilosti posuzujícímu lékaři. Teprve ten totiž vystaví lékařský posudek o zdravotní způsobilosti, kterým rozhodne, zda je řidič k řízení motorových vozidel způsobilý nebo způsobilý s podmínkou. Pokud je způsobilý s podmínkou, je dle zákona o silničním provozu lékařský posudek o zdravotní způsobilosti jediným způsobilým podkladem, na základě něhož může příslušný obecní úřad rozhodnout o podmínění řidičského oprávnění. Nesmyslnost nově zavedeného obráceného postupu prokazuje rovněž to, že v praxi se setkáváme rovněž s případy, kdy psycholog stejně provede dopravně psychologické vyšetření

---

<sup>64</sup> Ust. § 87b odst. 1 zákona o silničním provozu

<sup>65</sup> Ust. § 87a odst. 4 zákona o silničním provozu

<sup>66</sup> Ust. § 87b odst. 3 zákona o silničním provozu

<sup>67</sup> Ust. § 87b odst. 2 zákona o silničním provozu

bez toho, aby měl k dispozici lékařský posudek o zdravotní způsobilosti řidiče, a řidič jej pak psychologovi předloží až dodatečně.

Na základě praktických zkušeností si však dovolím vyslovit názor, že absolvování dopravně psychologického vyšetření, je-li provedeno poctivě, má dostatečně odstrašující účinek, k tomu, aby jej řidič „chtěl“ absolvovat znovu. Hodně řidičů se při podání žádosti o vrácení řidičského oprávnění svěruje, že absolvování vyšetření bylo skutečně namáhavé a vysilující a příště by jej v žádném případě nechtěli absolvovat. V tomto ohledu je pak dopravně psychologické vyšetření jako součást výchovného účinku bodového systému účinným nástrojem.

Na druhou stranu, rovněž na základě praktických zkušeností, si dovolím konstatovat, že ne všichni psychologové přistupují k dopravně psychologickému vyšetření zodpovědně. U některého psychologa trvá vyšetření jednoho řidiče až 3 hodiny, jiný psycholog „zvládne“ za 3 hodiny i deset řidičů. A dle mého názoru to není tím, že jeden psycholog by byl rychlejší a druhý pomalejší. Jde o to, že jeden psycholog provádí psychologické vyšetření zodpovědně s cílem skutečně prověřit psychickou způsobilost řidiče, a druhý k němu přistupuje tak, že za něj „má čárku“ a příslušný finanční obnos. Jeden extrémní příklad za všechny – v úřední den ve 12 hodin přišel požádat řidič o vrácení řidičského oprávnění. Při posuzování žádosti jsme zjistili, že tento řidič si v ten samý den, v 11 hodin, tedy jednu hodinu předtím, než přišel požádat o vrácení řidičského oprávnění, u našeho úřadu požádal o výpis z evidenční karty řidiče, který předložil dopravnímu psychologovi. Výpis byl v posudku o výsledku dopravně psychologického vyšetření zaevidován pod číslem jednacím, pod kterým mu byl zhotoven. Z posudku pak vyplynulo, že dotyčný řidič absolvoval dopravně psychologické vyšetření v době od 11,00 do 13,00 hod, vše stihl v ten samý den. Tudíž v době, kdy přišel požádat o vrácení řidičského oprávnění, byl dle psychologického posudku ještě na dopravně psychologickém vyšetření. Ačkoliv takto zjištěné skutečnosti by byly důvodem pro odebrání akreditace příslušnému psychologovi, z důvodu, že jednak úředník nutně neznamená byrokrat, jednak se jednalo o první námi zjištěné pochybení psychologa a jednak se řidič prokazatelně k psychologovi na vyšetření dostavil, telefonicky jsme veškerá naše zjištění včetně možnosti odebrání akreditace psychologovi sdělili a dohodli se na tom, že pro

tentokrát psycholog tuto „administrativní chybu“ odstranil. Případ tak potvrzuje názor, že ne vždy je dopravně psychologické vyšetření skutečně provedeno, ač posudek o výsledku vyšetření hovoří jinak. A dokud budou ti, kteří jsou nedílnou součástí celého preventivního systému, postupovat ve své činnosti pouze s ohledem na kvantitu a finanční prospěch, bude výchovný účinek dopravně psychologického vyšetření nulový.

Splnil-li řidič všechny zákonem stanovené podmínky, rozhodne příslušný obecní úřad o vrácení řidičského oprávnění. O vrácení řidičského oprávnění vydává příslušný obecní úřad rozhodnutí dle správního řádu. Je-li řidiči řidičské oprávnění vráceno, je mu rovněž odečteno všech 12 bodů a řidič od toho dne podléhá novému bodovému hodnocení.<sup>68</sup>

## **2.7. Bodový systém jako forma správního trestání ano či ne?**

O tom, zda bodový systém je či není formou správního trestání, se vede polemika již od začátku zavedení bodového systému do zákona o silničním provozu. Zatímco řidiči namítající záznamy bodů byli a jsou přesvědčeni, že body jsou trestem, správní orgány a soudy vycházejíce z důvodové zprávy se přikláněly k tvrzení, že body trestem nejsou. Pokusím se tuto otázku odpovědět na základě několika úhlů pohledu.

Prvním je pohled z hlediska charakteristiky trestání a charakteristiky bodového systému. Trestání (obecně) je rozhodování o vině a trestu za porušení práva a člení se na soudní trestání a správní trestání.<sup>69</sup> Je to tedy proces, při kterém se ve správním řízení rozhoduje, zda je konkrétní jedinec vinným ze spáchání konkrétního přestupku a pokud ano, je mu za spáchání takového protiprávního jednání uložen patřičný trest. Oproti tomu bodovým hodnocením se zajišťuje sledování opakovaného páchaní přestupků, jednání, které má znaky přestupku podle jiného právního předpisu, nebo trestných činů, spáchaných porušením vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích řidičem

---

<sup>68</sup> Ust. § 123d odst. 4 zákona o silničním provozu

<sup>69</sup> Hendrich, Dušan a kolektiv, Správní právo. Obecná část. 9. vydání, Praha: C.H.Beck, 2016, s.294, ISBN 978-80-7400-624-1

motorového vozidla nebo že se řidič porušování těchto povinností nedopouští. Přehled jednání spočívajícího v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání je stanoven v příloze k zákonu o silničním provozu. Již z těchto vět je na první pohled patrný rozdíl mezi trestáním a bodovým hodnocením, když trestáním se rozhoduje, kdežto bodovým hodnocením se sleduje. Lze tedy říci, že zatímco v trestání uložení trestu, tedy určité majetkové nebo osobní újmy označené zákonem jako trest, má sankční povahu, záznam bodů za přestupek znamená administrativní opatření, které ohodnocuje závažnost určitého protiprávního jednání a díky tomuto opatření je sledováno opakované páchaní přestupků spáchaných porušením vybraných povinností v provozu na pozemních komunikacích, což vyjadřuje základní účel bodového hodnocení. Záznam bodů sám o sobě nemá sankční povahu. Je však úzce spjat s trestáním. Bez trestání by nebylo bodové ohodnocení, neboť body lze zaznamenat pouze na základě rozhodnutí, jež je výsledkem trestání. Samotný záznam bodů pak nemá žádný právní význam. Lehce s nadhledem lze říci, že se jedná toliko o číslo, které je, za splnění zákonem stanovených podmínek jako je např. uplynutí určité doby, po kterou není spácháno žádné další deliktní jednání spadající do bodového hodnocení, z registru řidičů zase odečteno. Na základě v předešlém uvedeného, lze tedy v rámci v úvodu položené otázky odpovědět záporně, tedy že jednotlivé záznamy bodů nejsou žádnou z forem trestání.

Právní následky bodového hodnocení však nastávají ve chvíli, kdy řidič své deliktní jednání opakuje a opakovaným záznamem bodů za tato deliktní jednání je dosaženo maximální hranice 12 bodů. Důsledkem dosažení maximální hranice je pak pozbytí řidičského oprávnění, v čemž by se dala spatřovat analogie s trestáním – po opakovaném páchaní přestupku je uložen „trest“. Oproti trestání však pozbytí řidičského oprávnění nepředchází žádné rozhodování o vině a trestu, ale řidič pozbývá řidičské oprávnění de lege po uplynutí 5 pracovních dnů ode dne, kdy mu bylo doručeno oznámení o dosažení hranice 12 bodů a výzva k odevzdání řidičského průkazu.<sup>70</sup> Ale pozbytí řidičského oprávnění může řidič předejít, a to tím, že stavu bodového hodnocení přizpůsobí své chování v silničním provozu. Neboť i v případě, že řidič nějaké body v bodovém hodnocení získá, existuje určitý, dalo by se říci

---

<sup>70</sup> Ust. § 123c odst. 3 zákona o silničním provozu

„pasivní“ nástroj, kterým je možnost odečtu až 4 bodů uplynutím zákonem stanovené doby (12, 24, 36 měsíců), po kterou nespáchá žádný další přestupek spadající do bodového hodnocení,<sup>71</sup> nebo „aktivní“ nástroj, kterým je odečet 3 bodů absolvováním školení bezpečné jízdy ve středisku bezpečné jízdy.<sup>72</sup> Řidič tak, i přesto, že určité body získá, má hned několik možností, jak pozbytí řidičského oprávnění, tedy „trestu“ předejít. Na rozdíl od trestání, kde je po prokázání viny uložen trest, kterému nelze předejít ani se mu nelze vyhnout.

Jistá analogie trestání a bodového hodnocení by se, dle mého názoru, dala spatřit rovněž v tom, že stejně jako v trestání i v bodovém hodnocení existuje institut jakéhosi „opravného“ prostředku. Nesouhlasí-li totiž řidič s provedeným záznamem bodů v registru řidičů, může podat proti provedení záznamu písemné námítky.<sup>73</sup> V případě podání námitek při nedosažení 12 bodů nebo v případě podání námitek při dosažení 12 bodů po uplynutí lhůty 5 pracovních dnů ode dne doručení oznámení by se dala použít jistá analogie s institutem přezkumného řízení, v případě námitek podaných při dosažení maximální hranice 12 bodů podaných ve lhůtě do 5 pracovních dnů ode dne doručení oznámení o dosažení 12 bodů jistá analogie s institutem odvolacího řízení, neboť podání námitek má za následek přerušování běhu uvedené lhůty. V obou případech je pak následkem podání námitek přezkoumání záznamu přestupku v registru řidičů. Na tomto místě je nutné zdůraznit, že se jedná toliko o přezkoumání záznamu přestupku v návaznosti na to, zda byl záznam proveden na základě způsobilého podkladu, zda tento záznam odpovídá tomuto způsobilému podkladu a zda přidělený počet bodů odpovídá stanovenému počtu bodů za jednání uvedené v příloze zákona o silničním provozu. Zásadně se v námitkovém řízení, a to je další rozdíl mezi trestáním a bodovým hodnocením, nepřezkoumává skutková podstata přestupku, tedy zásadně se nepřezkoumává samotné rozhodování o vině a trestu. Důsledkem podání námitek proti záznamu bodů je pak oprava či výmaz záznamu, v případě že jsou námítky shledány důvodnými, či potvrzení záznamu bodů a zamítnutí námitek, v případě, že jsou námítky shledány nedůvodnými.

---

<sup>71</sup> Ust. § 123e odst. 1 zákona o silničním provozu

<sup>72</sup> Ust. § 123e odst. 4 zákona o silničním provozu

<sup>73</sup> Ust. § 123f odst. 1 zákona o silničním provozu

Z uvedených analogií je však možno dovodit pouze určitou, dosti vzdálenou, podobnost. Nelze z nich dovodit žádné shodné znaky. Na základě uvedeného tak lze již podruhé na úvodní otázku, zda bodové hodnocení je či není formou správního trestání odpovědět, že není.

Za třetí lze na úvodní otázku odpovědět negativně rovněž na základě důvodové zprávy k vládnímu návrhu zákona o provozu na pozemních komunikacích, kterým byl následně bodový systém do právního řádu ČR zaveden: *Bodový systém obecně spočívá v tom, že řidičům motorových vozidel jsou za vybrané přestupky a trestné činy proti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích zaznamenávány „trestné“ body do určité výše, popřípadě odečítány od předem stanoveného základu. Tyto body nejsou sankcí za přestupek nebo trestem za trestný čin, jsou pouze administrativním opatřením ohodnocujícím nebezpečnost spáchaného přestupku nebo trestného činu a registrujícím jeho spáchání.(...) Účelem systému je zejména postihovat recidivu páchaní přestupků proti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. (...) Dostatečný preventivní účinek má pouze hrozba ztráty řidičského oprávnění. Bodový systém pak představuje administrativní postup, kterým se hodnotí závažnost spáchaných přestupků, a který v tento důsledek může vyústit.<sup>74</sup> I sám zákonodárce tak nezamýšlel zavedení bodového hodnocení jako formy určitého trestu, ale toliko jako prostředek ke sledování páchaní přestupků, jehož opakování má určitý důsledek. Závěrům o negativní odpovědi na úvodní otázku dosud odpovídala i rozhodovací praxe soudů v čele s Nejvyšším správním soudem. Např. v rozsudku č.j. 5 As 26/2010-45 ze dne 15.7.2010<sup>75</sup> soud konstatuje: „Zavedení systému bodového hodnocení tedy nelze, jak se stěžovatel domnívá, chápat jako nepřípustné ukládání dvojího trestu; jedná se o specifické preventivní opatření, které má přispět k pozitivní motivaci řidičů k dodržování předpisů o provozu na pozemních komunikacích a k eliminaci těch řidičů, kteří se dlouhodobě a opakovaně porušování těchto předpisů dopouští. Tento institut má přispět k zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, neboť možnost pozbytí řidičského oprávnění působí na řidiče preventivně nápravně, a to zejména hrozbou dosažení dvanácti bodů. Bodovým hodnocením dochází k průběžnému sledování kázně toho kterého řidiče, přičemž důsledkem jeho opakovaného porušování předpisů o provozu*

---

<sup>74</sup> Sněmovní tisk č. 833-0, část 1-4

<sup>75</sup> Dostupný z [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)

na pozemních komunikacích, za které mu jsou ukládány sankce v přestupkovém řízení či tresty v trestním řízení, může být právě pozbytí řidičského oprávnění v případě dosažení dvanácti bodů. Záznam bodového hodnocení řidiče nemá sankční povahu; jedná se administrativní opatření, sledující, jak řidiči dodržují zákon o silničním provozu.<sup>76</sup> Na tento rozsudek pak následně odkazovaly další rozsudky soudů, které řešily žalobní námitky řidičů týkající se bodů jakožto formy trestu, a na základě uvedeného rozsudku pak takové žalobní námitky s tím, že body nejsou trestem, zamítaly.

Zásadní zvrát v dosavadní rozhodovací praxi soudů nastal vydáním rozsudku Nejvyššího správního soudu č.j. 6 As 114/2014<sup>77</sup> ze dne 26.října 2015, resp. Usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu vydaným pod stejným číslem jednacím dne 30.září 2015, kterým NSS zcela protichůdně od své dosavadní rozhodovací praxe rozhodl, že „záznam stanoveného počtu bodů v registru řidičů podle § 123b odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), je „trestem“ ve smyslu čl. 40 odst. 6 Listiny základních práv a svobod a čl. 7 odst. 1 věty druhé Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod (ÚOOLPAZS).“ Není tedy trestem ve smyslu určité majetkové nebo osobní újmy označené zákonem jako trest, ale jako na trest je na něj nutné pohlížet při ukládání trestu v případech, kdy v průběhu projednávání přestupku dojde ke změně zákona a jedna z verzí zákona je pro pachatele příznivější. O tom, že cesta k tomuto závěru nebyla jednoduchá, svědčí minimálně dva fakty. První, že ani samotní členové rozšířeného senátu nebyli v tomto závěru jednotní, a to zásadním způsobem, když k Usnesení je přikládáno odlišné stanovisko dvou soudkyně z celkem sedmičlenného senátu, tedy z mého pohledu ne nevýznamné části senátu. Tyto soudkyně, za použití třech hledisek označovaných jako Engelova kritéria [ 1) zařazení skutku v domácím právu, 2) účel a povaha deliktu, zejména z hlediska toho, zda se skutková podstata vztahuje jen na specifickou skupinu osob, nebo naopak má dopad na širokou skupinu obyvatel, 3) jak těžký trest představuje sankci za daný přestupek ], která vymezil Evropský soud pro lidská práva pro posuzování, zda jde o „trestní obvinění“, dospěly k závěru, že

---

<sup>76</sup> Dostupný na [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)

<sup>77</sup> tamtéž



*„záznam jednotlivých bodů průběžně zaznamenaných v registru řidičů nelze podřadit pod vymezení „trestního obvinění“ ve smyslu čl. 6 odst. 1 evropské úmluvy“.*

Druhým faktem svědčícím o velmi složité a nejednoznačné cestě k rozhodnutí je i doba, jež uplynula od podání kasační stížnosti do vydání konečného rozsudku. Kasační stížnost byla podána 16.května 2014 a konečný rozsudek ve věci byl vydán až 26.října 2015. Věc nejprve posuzoval šestý senát, který přes dosavadní rozhodovací praxi ostatních senátů Nejvyšší správní soud, že body trestem nejsou, dospěl ke kladné odpovědi na otázku, zda je záznam bodů do registru řidičů podle zákona o silničním provozu trestem ve smyslu čl. 40 odst. 6 Listiny základních práv a svobod a čl. 7 odst. 1 věty druhé ÚOOLPAZS. Vzhledem k tomu, že šestý senát při svém rozhodování dospěl k právnímu názoru, který byl odlišný od právních názorů již vyjádřených v rozhodnutích Nejvyššího správního soudu, postoupil věc v souladu se správním řádem soudním rozšířenému senátu, jež má příslušnost predestřenou otázku vyřešit. Jak jsem již výše zmínila, rozšířený senát i přes odlišné stanovisko dvou soudkyň, dospěl k témuž závěru, že záznam bodů do registru řidičů podle zákona o silničním provozu je trestem ve smyslu čl. 40 odst. 6 Listiny základních práv a svobod a čl. 7 odst. 1 věty druhé ÚOOLPAZS. Tento závěr rozšířený senát odůvodnil v první řadě judikaturou Evropského soudu pro lidská práva, podle které je nutné pojem „trest“ vykládat nezávisle na jeho významu ve vnitrostátním právu. K tomuto výkladu pak Evropský soud pro lidská práva stanovil již výše uvedená Engelova kritéria. Evropský soud pro lidská práva se zabýval konkrétně i bodovým systémem a to již v roce 1998 v rozsudku Malige proti Francii, kde posoudil záznam bodů právě podle Engelových kritérií a konstatoval, že k odebrání bodů dochází v rámci a v důsledku trestního obvinění a ačkoliv má záznam bodů preventivní charakter, má současně trestající a odstrašující povahu, a je tudíž podobný vedlejšímu trestu. V neposlední řadě Nejvyšší správní soud odůvodnil rozhodnutí svou dosavadní judikaturou spadající do sféry správního trestání.

Vrátím se však ke zlomovému rozhodnutí Nejvyššího správního soudu a stručně objasním předmět rozhodování. Posuzovaný případ spočíval v tom, že řidič spáchal přestupek jednáním zařazeným do bodového hodnocení. O přestupku nebylo rozhodnuto na místě v blokovém řízení, ale probíhalo „klasické“ správní řízení.

V průběhu řízení o přestupku, resp. v průběhu odvolacího řízení, však nabyla účinnosti novela zákona o silničním provozu, kterou došlo ke změně bodového hodnocení předmětného přestupku. Ze tří bodů bylo bodové hodnocení přestupku sníženo na dva. Do registru řidičů ovšem byly v souladu s přechodným ustanovením novely zákona, které přímo stanovovalo, že *„Při zaznamenávání bodů do bodového hodnocení za jednání spáchaná porušením vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích řidičem motorového vozidla před účinností tohoto zákona se postupuje podle zákona č. 361/ /2000 Sb., ve znění účinném do dne nabytí účinnosti tohoto zákona.“*<sup>75)</sup> Řidič nejprve námitkami proti záznamu bodů, pak žalobou ke krajskému soudu a následně kasační stížností brojil proti zaznamenání tří bodů a v souladu s ústavní zásadou *lex mitior* usiloval o opravu na záznamu toliko bodů dvou. Předmětem rozhodování Nejvyššího správního soudu tak bylo posuzování, zda body jsou trestem a uplatní-li se tak na ně ústavní zásada *lex mitior* vyjádřená v čl. 40 odst. 6 Listiny základních práv a svobod, tedy že trestnost činu se posuzuje a trest se ukládá podle zákona účinného v době, kdy byl čin spáchán; pozdějšího zákona se použije, jestliže je to pro pachatele příznivější. Nejvyšší správní soud žalobcově námitce uvedeným rozsudkem 6 As 114/2014 ze dne 26.10.2015 po složitém procesu rozhodování nakonec přisvědčil.

Své stanovisko, že body jsou trestem ve smyslu čl. 40 odst. 6 Listiny základních práv a svobod a čl. 7 odst. 1 věty druhé ÚOOLPAZS, rozšířený senát kromě výše zmíněné judikatury Evropského soudu pro lidská práva odůvodnil rovněž na základě aplikace své dosavadní judikatury ze sféry správního trestání, kde byla stěžejní právě zásada *lex mitior*. Senát pak konstatoval, že i když je tato zásada v Listině základních práv a svobod výslovně upravena jen pro oblast trestního práva, je nutné z čl. 1 Ústavy dovodit její působnost i na další odvětví práva. V odůvodnění rozhodnutí rozšířený senát mimo jiné konstatoval, že *„Společnost se vyvíjí a společně s ní se vyvíjí i vnímání potřeby sankcionovat určitá jednání. Tento vývoj pak může přinést i zmírnění určitých sankcí za jednání, jejichž trestání dosud přísnější sankcí by již nebylo účelné, výchovné ani potřebné. Dojde-li ke změně právní úpravy ve prospěch delikventa, musí být tato změna v běžících, resp. dobíhajících řízeních vzata v potaz; není však důvodem pro podání mimořádných opravných prostředků proti pravomocným správním rozhodnutím o deliktech“*. Tu část poslední věty

uvedenou za středníkem považují za velmi důležitou. Dle mého názoru totiž v souvislosti s kladnou odpovědí na položenou otázku, ke které v řízení dospěl, soud vylučuje aplikaci tohoto závěru tak, aby byl, v souladu s legislativní zásadou zákazu retroaktivity novely právního předpisu, „zneužit“ na body zaznamenané před novelou zákona o provozu na pozemních komunikacích. S čímž nelze než souhlasit, protože v opačném případě by v bodovém hodnocení nastal chaos, kdy řidiči „vybodování“ před novelou zákona, by v důsledku změny bodového hodnocení již vybodování být nemuseli a naopak „nevybodování“ řidiči by najednou změnou zákona vybodování byli, což by obojí bylo v rozporu s další zásadou právního státu a to se zásadou legitimního očekávání a právní jistoty.

Osobně si však dovolím nesouhlasit se samotným závěrem Nejvyššího správního soudu ve věci. Resp. souhlasila bych s ním, pokud by v předmětné novele zákona o provozu na pozemních komunikacích nebylo uvedeno přechodné ustanovení, jež přímo stanovovalo povinnost správního orgánu při záznamu bodů za přestupky spáchané před novelou zákona zaznamenávat body dle znění účinného před touto novelou. Tímto přechodným ustanovením zákonodárce přímo určoval postup při zaznamenávání bodů: *„Při zaznamenávání bodů do bodového hodnocení za jednání spáchaná porušením vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích řidičem motorového vozidla před účinností tohoto zákona se postupuje podle zákona č. 361/2000 Sb., ve znění účinném do dne nabytí účinnosti tohoto zákona.“*<sup>78</sup> Toto přechodné ustanovení dle mého názoru nelze vyložit jinak, než že zákonodárce již v době přípravy novely zákona počítal se skutečností, že mohou nastat případy, kdy v průběhu projednávání přestupku nabude novela zákona účinnosti. A aby předešel úvahám úřadů, podle které normy by vlastně měly být body zaznamenány a nedošlo tak k různému postupu při zaznamenávání bodů, stanovil tímto přechodným ustanovením jednotný postup všech úřadů pro zaznamenávání bodů. Toto přechodné ustanovení Nejvyšší správní soud, ač jej v rozhodnutí konstatoval, zcela opominul. Pokud by v novele zákona o silničním provozu toto ustanovení nebylo, pak bych se se závěrem Nejvyššího správního soudu plně ztotožnila. Nicméně opět musím konstatovat, že jako oprávněná úřední osoba nejen ve věcech souvisejících s bodovým systémem, ctím a

---

<sup>78</sup> Čl. II, Přechodná ustanovení, odst. 1 zákona č. 133/2011 Sb., kterým se mění zákon o silničním provozu

plně respektuji rozsudek, ať už je můj osobní názor na danou problematiku jakýkoliv.

Za důležité považuji rovněž vyjádřit se ještě k jednomu tvrzení rozšířeného senátu vyjádřeného v rozhodnutí v souvislosti s body jako trestem, a to že se de lege ferenda, do budoucna, jeví vhodnějším, aby řidiči bylo z úřední povinnosti oznámeno i provedení jednotlivého záznamu. Domnívám se, že zajištění této povinnosti není při množství přestupků, které jsou do registru řidičů zaznamenávány, technicky proveditelné, aniž by se neúměrně nezvedla finanční a administrativní nákladnost úřadů. Pokud by se totiž tato skutečnost oznamovala např. prostřednictvím provozovatele poštovních služeb, mnohonásobně by stouply náklady na poštovné, které by v mnohých případech byly vynaložené zcela zbytečně. U velkého množství přestupců je totiž adresou trvalého pobytu tzv. adresa sídla ohlašovny úřadu, na které nejenže písemnosti nepřebírají, ale ani zde nemají zřízenou poštovní schránku, do které by bylo možno písemnosti ukládat.

Další velké množství řidičů bydlí na jiné adrese, než jakou má v evidenci obyvatel uvedenu jako adresu trvalého pobytu, a tuto jinou adresu nemá nahlášenu v evidenci obyvatel jako adresu doručovací. Doručování je pak v těchto případech zcela bezúčelné.

Pokud by se zaznamenání bodů oznamovalo pomocí SMS zprávy, znamenalo by to zase neúměrné administrativní zatížení pracovníků a pokud by úřady přijaly pracovníky jen na tuto činnost, zvýšily by se i finanční náklady úřadů. Na základě vlastní zkušenosti zaměstnance zabývajícího se záznamy bodů a řešením námitek proti záznamům bodů vím, že, i pokud by se úřad rozhodl akceptovat toto neúměrné zvýšení nákladů, účinek oznámení záznamu bodů by byl mizivý.

Jen velmi malé procento, spíše bych řekla promile, řidičů se zajímá o to, jaký je stav jejich bodového hodnocení. A to i přesto, že jako osoby odborně způsobilé k řízení motorových vozidel mají a mohou vědět, že vybrané přestupky jsou bodově ohodnoceny a že v případě dosažení určité maximální hranice bodů pozbývají řidičské oprávnění. K tomu jim zákon dává účinný nástroj, kterým je

možnost v podstatě kdykoliv si stav bodů zjistit pomocí výpisu z bodového hodnocení, jež je možné získat nejen na registru řidičů příslušném podle místa trvalého pobytu řidiče, ale i na kterémkoliv kontaktním místě veřejné správy tzv. Czech Point. O bodové hodnocení se pak začnou zajímat, až když dosáhnou maximální hranice bodů, ale to už je pozdě činit jakákoliv opatření k odvrácení pozbytí řidičského oprávnění.

Jako řešení problému oznamování bodů bych, spíše než neúčinné zasílání oznámení při každém zaznamenání bodů do registru řidiče, viděla např. zapsání informace o stanoveném počtu bodů již na rozhodnutí o přestupku s dovětkem, že podrobnější informace o bodovém kontě může řidič získat výpisem u příslušného obecního úřadu nebo na kontaktním místě veřejné správy.

A jaký je tedy závěr? Jak se v průběhu deseti let své existence bodový systém vyvíjel a nadále vyvíjet bude, vyvíjí se a bude se vyvíjet i judikatura s ním související. Přestože po většinu tohoto času judikatura odpovídala na otázku, jíž je uvozena tato kapitola mé práce, záporně, od října roku 2015 se pohled soudů na problematiku bodového systému radikálně změnil. Dle současné platné judikatury je tedy odpověď na úvodní otázku kladná a záznam stanoveného počtu bodů v registru řidičů podle § 123b odst. 1 zákona o silničním provozu je „**trestem**“ **ve smyslu čl. 40 odst. 6 Listiny základních práv a svobod a čl. 7 odst. 1 věty druhé Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod.**

## **2.8. Deset let bodového systému v ČR**

1.7.2016 uplynulo přesně deset let od chvíle, kdy byl bodový systém v České republice zaveden do zákona o silničním provozu. Za tu dobu doznal několika změn. Co se týče samotného počtu bodů, byl novelizován toliko jedenkrát, k 1.8.2011. Ze seznamu bodovaných přestupků byla vypuštěna jednání spočívající v méně závažném porušení předpisů, jako je např. porušení ustanovení o osvětlení vozidla či porušení povinnosti vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky.

Naopak zpřísněn bodový postih byl například u přestupků spočívajícího v předjíždění vozidla v případech, kdy je to zakázáno, nebo v nepoužití dětské sedačky nebo bezpečnostního pásu při přepravě dětí. Z těch častěji se vyskytujících přestupků se bodové hodnocení zvýšilo u porušení povinnosti řidiče být za jízdy připoután bezpečnostním pásem.

Průběžně pak docházelo k dílčím změnám v samotných pravidlech bodového systému:

- k 1.9.2008 byl do zákona o silničním provozu zaveden institut odečtu bodů na základě absolvování školení bezpečné jízdy ve středisku bezpečné jízdy
- od 1.8.2011 nastala změna v zaznamenávání bodů za přestupky projednané ve společném řízení. Od tohoto data byly u takto projednaných přestupků zaznamenávány body pouze za nejzávažnějších z nich i v případě, že se nejednalo o přestupky spáchané v jednočinném souběhu
- od 1.9.2012 se pak začaly zaznamenávat body i v případě, že bylo rozhodnuto o podmíněném odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněném zastavení trestního stíhání
- od 20.2.2016 dochází k přerušení běhu lhůt pro pozbytí řidičského oprávnění a odevzdání řidičského průkazu u vybodovaného řidiče pokaždé, když řidič podá včasné námitky proti kterémukoliv z přestupků, na základě nichž dosáhl 12 bodů
- od 20.2.2016 došlo rovněž ke změnám v postupu při absolvování dopravně psychologického vyšetření jako podmínky pro vrácení řidičského oprávnění vybodovanému řidiči, kdy podmínkou k absolvování dopravně psychologického vyšetření je doložení lékařského posudku o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel.

12 bodové hranice dosáhlo za 10 let fungování bodového systému 70 tisíc řidičů, z toho přes 65 tisíc mužů a zhruba 4 500 žen. Aktuálně je v České republice stále téměř 40 tisíc vybodovaných řidičů, méně ukázněnými jsou muži, těch je 37 tisíc, zatímco žen pouze necelé 3 tisíce.<sup>79</sup>

---

<sup>79</sup> Ministerstvo dopravy ČR; Za 10 let fungování bodového systému se vybodovalo přes 70 000 řidičů; [online], cit. 25.3.2017, dostupné z <https://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Za-10-let-fungovani-bodoveho-systemu-se-vybodovalo?returl=/Media/Media-a-tiskove-zpravy>

V České republice je registrováno 6,7 milionu řidičů, z toho 3,7 milionu mužů a téměř 3 miliony žen. Z hlediska bodovaných řidičů je však poměr značně nevyrovnaný. Aktuálně je 428 512 mužů a 96 214 žen bodovaných (mají na svém bodovém kontě alespoň jeden bod.) Nejvíce neukáznění jsou v desetiletém srovnání řidiči ze Středočeského kraje, Prahy a Jihomoravského kraje, naopak nejméně bodovaných řidičů bylo za celých 10 let v kraji Karlovarském, Libereckém a Pardubickém.<sup>80</sup>

Bodový systém začal na řidiče působit preventivně zhruba rok po svém spuštění, kdy začal významným způsobem klesat počet obětí na silnicích.

Celkově bylo za dobu fungování bodového systému českým řidičům „rozdáno“ přes 15 milionů bodů, z toho 12 696 244 mužům a 2 324 751 ženám, nejčastěji bodovaní řidiči jsou ve věku 40 let.<sup>81</sup>

K 31. 12. 2016 v centrálním registru řidičů evidováno 520 007 řidičů, kteří se dopustili přestupku (trestného činu) započítávaného do bodového hodnocení řidiče. Takový řidič má tedy na svém kontě alespoň jeden bod. Toto množství řidičů odpovídá 7,72 % všech registrovaných řidičů, tzn. každý cca 12. řidič je bodovaný. Přehled počtů bodovaných řidičů podle krajů a počtu bodů uvádím v příloze č. 9.

Po počátečním nárůstu podílu bodovaných řidičů se jejich podíl v podstatě stabilizoval v letech 2009 - 2011 (14 % muži, 4 % ženy, 10 % celkem) a poté začal pomalu klesat. Mohlo by se z toho soudit, že zavedení systému bodového hodnocení má svůj smysl pro udržení dlouhodobého trendu snižování počtu závažných následků dopravních nehod. Je také zřejmé, že ženy jsou lepšími a ukázněnějšími řidiči na základě faktu, že podíl bodovaných žen mezi řidičkami je téměř čtyřnásobně nižší, než je to v případě mužů. Ačkoliv podíl žen - řidiček je asi 45 % v roce 2016 (40 %

---

<sup>80</sup> Ministerstvo dopravy ČR; Za 10 let fungování bodového systému se vybodovalo přes 70 000 řidičů; [online], cit. 25.3.2017, dostupné z <https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Za-10-let-fungovani-bodoveho-systemu-se-vybodovalo?returl=/Media/Media-a-tiskove-zpravy>

<sup>81</sup> tamtéž

v roce 2007) na celkové řidičské populaci, podíl bodovaných žen - řidiček je jen 18,5 % (mezi bodovanými) a podíl 12-bodových pouhých 7 % (mezi 12-bodovými).<sup>82</sup>

## 2.9. Pohled do budoucnosti bodového systému

Za desetiletou existenci bodového systému byly prováděny pouze dílčí změny. Od loňského roku Ministerstvo dopravy připravuje radikální reformu bodového systému. Bodový systém se totiž dostal do stádia, kdy je naplňována spíše jeho represivní složka, než aby na řidiče působil jako preventivní nástroj. Původní záměr byl, že novela bude účinná od 1.7.2017. V současné chvíli je její účinnost posunuta na 1.1.2018.

Změny se budou týkat jak počtu bodů, tak dojde k razantnímu zvýšení pokut. Zatímco dnes existují přestupky za 2,3,4,5 nebo 7 bodů, nově by měly být přestupky ohodnoceny 2,4, a 6 body. Zatímco dnes je v zákoně u většiny přestupků při ukládání pokut dán policistovi prostor pro správné uvážení při ukládání výše pokuty v rámci zákonem stanoveného rozpětí, nový návrh počítá u vybraných přestupků s fixní pokutou.

Ministerstvo dopravy dokonce umožnilo občanům vyjádřit se k navrhované podobě bodového systému a k tomuto účelu zřídilo emailovou adresu. Od poloviny dubna 2016 do konce května 2016, kdy bylo možné připomínky posílat, bylo doručeno celkem 922 zpráv. Ministerstvo dopravy nyní připomínky laické i odborné veřejnosti podrobně vyhodnocuje a některé podněty do návrhu zapracuje. Často zmiňovanou připomínkou ze strany občanů byl zájem o jednodušší a přehlednější informování o stavu svého bodového konta. Ministerstvo dopravy plánuje zavést systém, který by automaticky řidiče informoval o jakékoliv změně bodového konta prostřednictvím emailu či SMS.<sup>83</sup>

---

<sup>82</sup> Ministerstvo dopravy ČR; Statistika; Statistika bodovaných řidičů za rok 2016; [online], cit. 25.3.2017, dostupné z [https://www.mdcz.cz/Statistika/Silnicni-doprava/Statistika-k-bodovemu-hodnoceni/Statistika-bodovanych-ridicu/Statistika-bodovanych-ridicu-za-rok-2016-\(1\)?returl=/Statistika?aliaspath=/Statistika](https://www.mdcz.cz/Statistika/Silnicni-doprava/Statistika-k-bodovemu-hodnoceni/Statistika-bodovanych-ridicu/Statistika-bodovanych-ridicu-za-rok-2016-(1)?returl=/Statistika?aliaspath=/Statistika)

<sup>83</sup> Ministerstvo dopravy ČR; Za 10 let fungování bodového systému se vybodovalo přes 70 000 řidičů; [online], cit. 25.3.2017, dostupné z <https://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Za-10-let-fungovani-bodoveho-systemu-se-vybodovalo?returl=/Media/Media-a-tiskove-zpravy>



Vzhledem k tomu, že připravované změny jsou opravdu rozsáhlé a ve chvíli, kdy píšete tuto bakalářskou práci, není ještě zřejmé, které změny budou a které nebudou schváleny, uvádím v následující tabulce pouze některé příklady navrhovaných změn. :

Tabulka č. 1 Tabulka některých navrhovaných změn

přestupek	Dnes body/pokuta	Návrh body/pokuta
Alkohol nad jedno promile	7 / 25000-50 000 Kč	6 / 25000 – 75 000 Kč
Jízda na červenou	5 / do 2500 Kč	6 / 5 000 Kč
Telefonování za jízdy	2 / do 1000 Kč	2 / 2 500 Kč
Špatné parkování	0 / 0 - 2000 Kč	0 / 0 – 1 500 Kč
Malé překročení rychlosti (do 10 km/h)	2 / až 1 000 Kč	2 / až 1 500 Kč
Velké překročení rychlosti (o 40 km/h v obci, 50 km/h mimo obec)	5 / až 10 000 Kč	6 / 5000 Kč
Vjetí na přejezd na červenou	5 / do 2 500 Kč	6 / 5 000 Kč
Nerozsvícená světla	0 / 0 – 2000 Kč	0 / 0 – 1 500 Kč

Zdroj: <http://www.autoforum.cz/zivot-ridice/zmeny-v-bodovem-systemu-detailne-nezustane-kamen-na-kameni/>

Z uvedeného vyplývá, že bodový systém v České republice určitě budoucnost má. Otázkou zůstává, zda bude naplňována opět spíše jako represivní nástroj, či zda se naplní záměr Ministerstva dopravy o spíše preventivním působení bodového systému.

### **3. BODOVÝ SYSTÉM V SRN A ČR**

#### **3.1. Bodový systém v Evropské unii.**

Nejprve krátce nahlédnu na bodový systém v Evropské unii. Bodový systém má v EU zavedeno 23 zemí (řazeno abecedně): Belgie, Bulharsko, Česká republika, Dánsko, Finsko, Francie, Chorvatsko, Irsko, Itálie, Kypr, Lotyšsko, Lucembursko, Maďarsko, Malta, Německo, Norsko, Polsko, Portugalsko, Rakousko, Řecko, Slovinsko, Španělsko a Velká Británie. Pětici zemí, které bodový systém zavedený nemají tak tvoří Litva, Nizozemsko, Rumunsko, Slovensko a Švédsko.

V rámci EU můžeme bodový systém podle způsobu počítání bodů rozdělit do 3 skupin:

1. Přičítací
2. Odečítací
3. 3x a dost

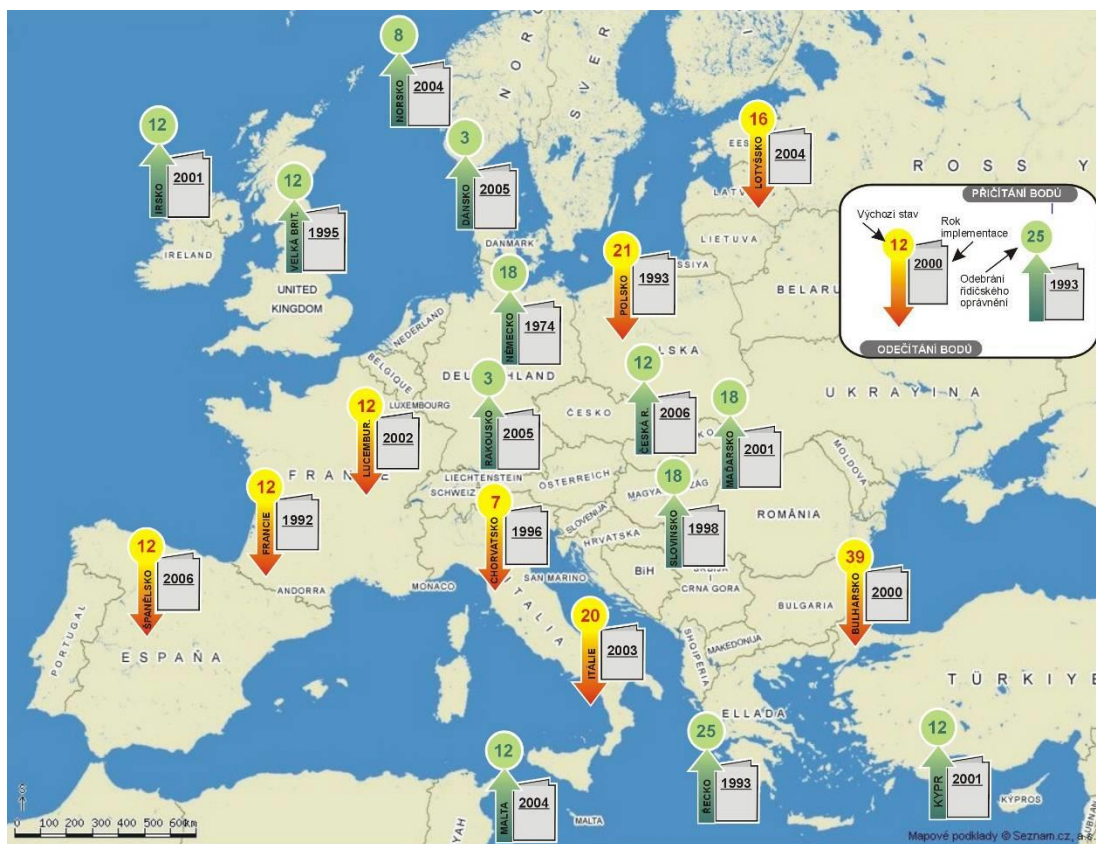
Přičítací skupina spočívá v tom, že řidič má na počátku zavedení bodového systému, resp. na počátku své řidičské kariéry na svém bodovém kontě nulu. Za každý spáchaný přestupek jsou mu pak přičítány body až do zákonem dané země stanovené maximální výše.

Odečítací skupina pak znamená, že každý řidič má naopak na počátku zavedení bodového systému, resp. na počátku své řidičské kariéry na svém bodovém kontě zákonem dané země stanovenou maximální výši bodů a body získané za jednotlivé spáchané přestupky se mu od této maximální hranice odečítají.

Skupina 3x a dost znamená, že řidič při prvním spáchání přestupku zařazeného do bodového systému dostane „varování“ či „napomenutí“. Při druhém spáchání přestupku, je mu uložena pokuta a trest a při třetím spáchání přestupku je mu odebrán řidičský průkaz.

Jaký systém využívají jednotlivé státy a jaká je maximální hranice bodů je patrné z následujícího obrázku:

Obr. č. 2 Mapa s vyznačením zemí se zavedeným bodovým systémem



Zdroj: <http://elearning-popularizace.cdvinfo.cz/Elearning/lecture-content/default/651>

*Poznámka:* Od 1. května 2014 se změnil bodový systém v Německu, maximální počet bodů se snížil z původních 18 na 8. V mapě není u Rakouska a Dánska vyznačeno používání systému 3x a dost.

Pro srovnání jsem vybrala popis bodového systému v některých zemích:

**Portugalsko** – je zatím poslední zemí EU, kde byl bodový systém zaveden, proto není ještě vyznačen na předcházejícím obr. č. 2. Systém byl zaveden od začátku června 2016 a podobně jako v Česku mohou řidiči nasbírat 12 bodů. Systém je oproti Česku výrazně přísnější. Body se z řidičova konta za různé prohřešky odečítají od dvou do šesti bodů. Pokud se bodové konto smrskne na čtyři body, musí řidič do šesti měsíců podstoupit doplňkový výcvik v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Zůstanou-li na kontě pouhé dva body, musí absolvovat novou teoretickou

řidičskou zkoušku. Výhodou portugalského systému je to, že řidiči si mohou zjistit stav bodového konta on-line.<sup>84</sup>

Ve **Francii** má každý řidič základní kapitál 12 bodů. Za každý spáchaný trestný čin je odečteno 1 až 6 bodů. Motorista musí následovně absolvovat rehabilitační kurzy a získat tak odečtené body zpět (jsou zde však časová omezení), nebo vyčkat 1 až 2 roky (při spáchání méně závažných přestupků), kdy mu budou při beztrestné jízdě body zpětně přičteny (lhůta 3 let se vztahuje na vážnější přečiny). Když je řidiči odečteno všech 12 bodů, je jeho řidičský průkaz pozastaven na dobu 6 měsíců a následně o něj musí znovu požádat. Pokud byl řidičský průkaz pozastaven na dobu delší než 3 roky, musí řidič složit písemný test a absolvovat psychologický pohovor. V případě, že řidičský průkaz byl pozastaven na dobu kratší než 3 roky, musí řidič absolvovat znovu všechny řidičské zkoušky. Začínající řidiči mají k dispozici kapitál 6 bodů pro první rok po získání řidičského průkazu, přičemž každý další rok v průběhu následujících 3 let (při beztrestné jízdě) jim jsou přičteny 2 body.

Na rozdíl od ČR se ve Francii týká bodový systém i cyklistů. Pokud spáchá dopravní přestupek cyklista, který je držitelem platného řidičského průkazu, pak mohou být v takovém případě odečteny trestné body z cyklistova řidičského průkazu a jeho průkaz může být pozastaven.<sup>85</sup>

Výši pokut a bodové ohodnocení některých přestupků ve Francii uvádím v příloze č. 3.

V **Polsku** může být každému řidiči (polskému nebo zahraničnímu), který se dopustí dopravního přestupku, uděleno od 1 do 10 bodů. Jestliže řidič dosáhne celkem 24 bodů za rok (20 bodů pro začínajícího řidiče s méně než ročními jízdními zkušenostmi), je mu pozastaven a odebrán řidičský průkaz, a řidič musí složit testy a

---

<sup>84</sup> Auto.idnes.cz; zprávy; Bodový systém je v Česku už deset let. Funguje, říká dopravní expert; [online], cit. 25.2.2017, dostupné z [http://auto.idnes.cz/bodovy-system-0f5-automoto.aspx?c=A160620\\_141219\\_automoto\\_fdv](http://auto.idnes.cz/bodovy-system-0f5-automoto.aspx?c=A160620_141219_automoto_fdv)

<sup>85</sup> Ústřední automotoklub ČR; Mezinárodní turistické informace; [online], cit. 25.2.2017, dostupné z [http://www.uamk.cz/informace/mezinarodni-turisticke-informace/details/4/15/francie#Dopravni\\_predpisy](http://www.uamk.cz/informace/mezinarodni-turisticke-informace/details/4/15/francie#Dopravni_predpisy)

lekce jízdy. Oznámení o bodech udělených zahraničním motoristům je odesláno příslušným orgánům v zemi řidičova bydliště.<sup>86</sup>

Výši pokut a bodové ohodnocení některých přestupků v Polsku uvádím v příloze č. 4.

V **Řecku** je motoristům, kteří dosáhnou 25 bodů do 3 let, odebrán řidičský průkaz.<sup>87</sup>

Výši pokut a bodové ohodnocení některých přestupků v Řecku uvádím v příloze č. 5.

Ve **Velké Británii** jsou trestné body udělovány za mnoho z v tabulce uvedených trestných činů, ale v současné době soudy nemají pravomoc vyznačovat trestné body do řidičských průkazů vydaných v zahraničí. Nicméně, pokud to považují za vhodné, mohou jako náhradu uložit zákaz jízdy na komunikacích Spojeného království. Trestné body za dopravní přestupky jsou vyznačeny v řidičském oprávnění. Pokud řidič obdrží 12 bodů během tří let, jeho oprávnění řídit je přerušeno po dobu nejméně šesti měsíců. Řidič, který byl penalizován za překročení rychlosti si může „umazat“ 3 body tím, že bude navštěvovat speciální kurzy.

Noví řidiči, kteří obdrží 6 nebo více trestných bodů během 2 let od získání svého řidičského průkazu, budou muset znovu splnit teoretické a řidičské zkoušky.

Bodový systém je používán také v Severním Irsku.<sup>88</sup>

Výši pokut a bodové ohodnocení některých přestupků ve Velké Británii uvádím v příloze č. 6.

V **Maďarsku** dostávají řidiči, kteří spáchají vybrané dopravní přestupky, k pokutě také trestné body. Maximální hodnota bodů je 18 bodů, a když je

---

<sup>86</sup> Ústřední automotoklub ČR; Mezinárodní turistické informace; [online], cit. 25.2.2017, dostupné z [http://www.uamk.cz/informace/mezinarodni-turisticke-informace/details/4/26/polsko#Dopravni\\_predpisy](http://www.uamk.cz/informace/mezinarodni-turisticke-informace/details/4/26/polsko#Dopravni_predpisy)

<sup>87</sup> Ústřední automotoklub ČR; Mezinárodní turistické informace; [online], cit. 25.2.2017, dostupné z [http://www.uamk.cz/informace/mezinarodni-turisticke-informace/details/4/31/zem%C4%9B-%C5%99ecko-%C5%99ecko#Dopravni\\_predpisy](http://www.uamk.cz/informace/mezinarodni-turisticke-informace/details/4/31/zem%C4%9B-%C5%99ecko-%C5%99ecko#Dopravni_predpisy)

<sup>88</sup> Ústřední automotoklub ČR; Mezinárodní turistické informace; [online], cit. 25.2.2017, dostupné z [http://www.uamk.cz/informace/mezinarodni-turisticke-informace/details/4/40/zem%C4%9B-velk%C3%A1-brit%C3%A1nie-velk%C3%A1-brit%C3%A1nie#Dopravni\\_predpisy](http://www.uamk.cz/informace/mezinarodni-turisticke-informace/details/4/40/zem%C4%9B-velk%C3%A1-brit%C3%A1nie-velk%C3%A1-brit%C3%A1nie#Dopravni_predpisy)

překročena, je řidičský průkaz pozastaven po dobu 6 měsíců. Řidičský průkaz je zabaven a vrácen svému majiteli až po uplynutí této doby a absolvování řidičského kurzu. Trestné body se zaznamenávají do databáze po dobu 3 roků ode dne prvního vstupu. Tento bodový systém platí pro držitele řidičského průkazu vydaného v Maďarsku a držitele zahraničních řidičských průkazů, kteří měli původně maďarský řidičský průkaz a vyměnili ho.<sup>89</sup>

Výši pokut a bodové ohodnocení některých přestupků v Maďarsku uvádím v příloze č. 7.

**Rakousko** jsem vybrala jako příklad systému 3x a dost. Řidič dostane po spáchání prvního dopravního přestupku nejprve "žlutou kartu", pokud spáchá jeden z třinácti indexovaných trestných činů. Po druhém porušení zákona mu bude uložena pokuta a nařízeno, aby se zúčastnil programu o bezpečnosti silničního provozu. Za třetí přestupek, bude jeho řidičské oprávnění zabaveno na dobu nejméně tří měsíců. Mezi vybraných 13 trestných činů patří ohrožování lidí na přechodu pro chodce nebo ohrožení dětí na pozemních komunikacích, řízení vozidla s množstvím alkoholu v krvi vyšší než 0,05%, nezastavení na stopce, nebo červeném světle v případě světelné signalizace, nedodržování předepsané vzdálenosti, nebo jízda s dítětem bez jeho umístění v náležitém dětském zádržném systému. Překročení rychlosti již dle stávající zákonů nepatří do skupiny přestupků, po jejichž spáchání může policie řidiči pozastavit řidičský průkaz. Řidiči, který spáchá první dopravní přestupek a dostane žlutou kartu bude po dvouleté bezúhonné době, kdy nespáchá žádný dopravní přestupek, žlutá karta prominuta.

Trestné činy spáchané návštěvníky jsou v Rakousku zaznamenávány rakouskými úřady. Po spáchání tří trestných činů, bude návštěvníkům, řídícím vozidla nezaregistrovaná v Rakousku, zakázáno zde řídit vozidla po dobu minimálně tří měsíců.<sup>90</sup>

---

<sup>89</sup> Ústřední automotoklub ČR; Mezinárodní turistické informace; [online], cit. 25.2.2017, dostupné z [http://www.uamk.cz/informace/mezinarodni-turisticke-informace/details/4/21/zem%C4%9B-ma%C4%8Farsko-ma%C4%8Farsko#Dopravni\\_predpisy](http://www.uamk.cz/informace/mezinarodni-turisticke-informace/details/4/21/zem%C4%9B-ma%C4%8Farsko-ma%C4%8Farsko#Dopravni_predpisy)

<sup>90</sup> Ústřední automotoklub ČR; Mezinárodní turistické informace; [online], cit. 25.2.2017, dostupné z [http://www.uamk.cz/informace/mezinarodni-turisticke-informace/details/4/28/zem%C4%9B-rakousko-rakousko#Dopravni\\_predpisy](http://www.uamk.cz/informace/mezinarodni-turisticke-informace/details/4/28/zem%C4%9B-rakousko-rakousko#Dopravni_predpisy)

## **3.2. Bodový systém v SRN**

### **3.2.1. Úprava BS v SRN do 1.5.2014<sup>91</sup>**

Bodový systém zavedlo Německo jako první země Evropy již v roce 1974. Již od svého počátku je bodový systém založen na principu přičítacím. Stejně jako v České republice je bodový systém upraven v zákoně o silničním provozu, v Německu zvaném StVG-Strassenverkehrsgesetz, přičemž seznam přestupků a trestných činů a jejich bodové ohodnocení obsahovala příloha č. 3 zákona o silničním provozu, tzv. Bodový katalog. Přestupky či trestné činy byly ohodnoceny jedním až sedmi body.

Všechny body, které byly řidičům připočítány, byly evidovány na jejich bodovém kontě vedeném v Centrálním registru řidičů.

Maximální hranice, kterou řidič mohl dosáhnout, bylo 18 bodů. Přestupky byly ohodnoceny jedním až čtyřmi body, trestné činy pěti až sedmi body.

Jestliže řidič dosáhl 18 bodů, bylo mu odebráno řidičské oprávnění, a to na dobu 6 měsíců. Na rozdíl od České republiky, kde je počátek lhůty pro pozbytí řidičského oprávnění vázán uplynutím rozhodné zákonem stanovené doby, v Německu byl počátek doby, na kterou řidič pozbývá řidičské oprávnění, vázán na odevzdání řidičského průkazu.

Pro vrácení řidičského oprávnění musel řidič, po uplynutí rozhodné doby, předložit úředně uznaný posudek o způsobilosti k řízení motorových vozidel a podstoupit dopravně psychologické vyšetření. Po vrácení řidičského oprávnění byly řidiči z centrálního registru odečteny všechny získané body.

---

<sup>91</sup> HABÁSKO, Jakub. Bodový systém jako nástroj silniční bezpečnosti [online]. Vysoké učení technické v Brně. Ústav soudního inženýrství, 2011 [cit. 2017-03-27]. Dostupné z: <http://hdl.handle.net/11012/2453>. Diplomová práce. Vysoké učení technické v Brně. Ústav soudního inženýrství. Ústav soudního inženýrství. Vedoucí práce Marek Semela.

Zákon upravoval rovněž institut „odměňování“ řidičů ve formě možnosti odečtu bodů po uplynutí rozhodné doby, po kterou již žádný přestupek nespáchal.

Při spáchání přestupku, byl záznam smazán z registru řidičů po 2 letech nedeliktního chování. Po 5 letech byly smazány záznamy o trestných činech, záznamy o účasti na seminářích, o dopravně psychologickém pohovoru a záznamy o zákazu nebo omezení řízení motorových vozidel. Po 10 letech byly vymazány záznamy ve všech ostatních případech.

Rozdílně od předchozího byly počítány lhůty při spáchání druhého přestupku nebo trestného činu. V takovém případě se lhůta prvního přestupku pozastavila, a začala běžet lhůta u druhého přestupku. Teprve po jejím uplynutí doběhla lhůta přestupku prvního.

Další body si řidič mohl odpočítat dobrovolnou účastí na semináři, který se skládal ze skupinového pohovoru a jízdní zkoušky, nebo dopravně psychologického pohovoru doplněného zkušební jízdou. Měl-li řidič na svém kontě do 8 bodů byly mu odpočítány 4 body. V případě, že měl na kontě 9-13 bodů, byly mu odpočteny 2 body., stejně jako při stavu konta 14-17 bodů. Tento institut však mohl řidič využít pouze jednou za 5 let.

Jestliže řidič dosáhl 8-13 bodů, úřad, který spravoval řidičské průkazy, mu tuto skutečnost oznámil spolu s informací o možnosti absolvovat seminář s možností odečtu bodů.

Měl-li řidič na svém kontě 14-17 bodů, nařídil mu úřad, který spravoval řidičské průkazy účast na semináři, k čemuž mu stanovil lhůtu. V případě nařízené účasti na semináři neměl řidič možnost odečíst 2 body. Zároveň s nařízením účasti poučil úřad řidiče o důsledcích dosažení 18 bodů – ztrátě řidičského oprávnění.



### 3.2.2. Úprava BS v SRN po 1.5.2014<sup>92</sup>

Výrazné změny zaznamenal bodový systém v Německu od 1.5.2014. Nové předpisy prosadila německá vláda s cílem zpřehlednit bodový systém. Nově jsou tak trestné body udělovány jen za přestupky, které ohrožují bezpečnost na silnicích, a za trestné činy spáchané při řízení. Řada přestupků, za které byly dle dosavadní úpravy udělovány body, je nově trestána jen pokutami. Ty ale vzrostly, aby zůstal zachován odstrašující efekt.<sup>93</sup>

Zásadní změna nastala již v hranici počtu bodů. Maximální hranice počtu získaných bodů se snížila z 18 na 8 bodů, přičemž byl stanoven poměr pro přepočítání bodů získaných do 1.5.2014 dle následující tabulky:

Obr. č. 3 Převodní tabulka bodů získaných v SRN před 1.5.2014 na body po 1.5.2014

Punktstand am 30.04.2014	Zuordnung im Fahreignungs-Bewertungssystem am 01.05.2014
1-3	1
4-5	2
6-7	3
8-10	4
11-13	5
14-15	6
16-17	7
≥ 18	8

© Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Zdroj: <http://dopravaplus.cz/novy-bodovy-system-v-nemecku-od-1-kvetna-2014/>

Všichni řidiči, včetně zahraničních návštěvníků, kteří se dopustí dopravního přestupku mohou získat trestné body. Sankce se pohybují mezi 1 a 4 body

<sup>92</sup> Kraftfahrt-Bundesamt; Fahreignungs-Bewertungs-system; [online], cit. 17.3.2017, dostupné z [http://www.kba.de/DE/Fahreignungs\\_Bewertungssystem/fahreignungs\\_bewertungssystem\\_node.html](http://www.kba.de/DE/Fahreignungs_Bewertungssystem/fahreignungs_bewertungssystem_node.html)

<sup>93</sup> AUTO.CZ; Novinky; Německo zpřisňuje bodový systém a zdrazuje některé pokuty; [online], cit. 15.3.2017, dostupné z <http://www.auto.cz/nemecko-zprisnuje-bodovy-system-a-zdrazuje-nektere-pokuty-80960>

v závislosti na závažnosti trestného činu. V případě, že řidič dosáhne 4 bodů, příslušné orgány mu zašlou upozornění.

Řidič s celkem 4 nebo 5 body obdrží varování a může vykoupit body dobrovolnou účastí na semináři o bezpečnosti silničního provozu s možností odpočtu bodů. Cena semináře se pohybuje okolo cca 400 eur. Seminář lze absolvovat jedenkrát za 5 let.

Řidič s 6 nebo 7 body obdrží výstrahu; je povinen zúčastnit se semináře o bezpečnosti silničního provozu. V tomto případě nelze umazat body po absolvování semináře. Zároveň řidiči dostane poučení o důsledcích dosažení 8 bodů.

Řidiči s 8 body je odebrán jeho řidičský průkaz. Po 6 měsících musí podstoupit psychologické / lékařské posouzení, než bude moci požádat o řidičský průkaz.

Stejně jako v předešlém znění zákona, je i v novém zákoně o silničním provozu zaveden institut výmazu bodů. Jestliže řidič spáchal přestupky méně závažné, výmaz je proveden za 2 roky a 6 měsíců. Za 5 let jsou smazány body za více závažné přestupky a trestné činy, za něž nebylo odňato řidičské oprávnění. A konečně po 10 letech jsou smazány trestné činy, za které bylo odňato řidičské oprávnění. Počátek lhůty začíná běžet dnem nabytí právní moci rozhodnutí o přestupku, trestném činu.

Stav bodového konta může řidič zjistit kdykoliv zdarma zasláním písemné žádosti na Centrální registr ve Flensburgu.

Nový systém zaznamenávání bodů se liší: lehčí trestné činy, jako jsou ty, které zahrnují porušení dopravní značky, vůbec nejsou zaznamenány v systému centrálního registru Flensburg.<sup>94</sup>

---

<sup>94</sup> Ústřední automotoklub ČR; Mezinárodní turistické informace; [online], cit. 25.2.2017, dostupné z [http://www.uamk.cz/informace/mezinarodni-turisticke-informace/details/4/23/zem%C4%9B-n%C4%9Bmecko-n%C4%9Bmecko#Dopravni\\_predpisy](http://www.uamk.cz/informace/mezinarodni-turisticke-informace/details/4/23/zem%C4%9B-n%C4%9Bmecko-n%C4%9Bmecko#Dopravni_predpisy)

Mezi přestupky, které podle nového zákona již nejsou bodovány, patří např. nepřipoutání se bezpečnostním pásem, jízda bez platné technické kontroly, překročení rychlosti, a další.

Výši pokut a bodové ohodnocení některých přestupků uvádím v příloze č. 8.

Nový bodový systém byl zaveden jako účinný nástroj na ochranu veřejnosti před „nesprávnými“ řidiči. Záznam bodů má být varovným signálem a měl by sloužit ke kontrole chování a jeho pozitivní změně.

### **3.3. Srovnání BS v ČR a SRN**

Bodové systémy v obou zemích jsou si velmi podobné. Obzvláště srovnáme-li úpravu v Německu platnou do 1.5.2014, dalo by se říci, že byly téměř totožné. Úpravou po 1.5.2014 nastal dle mého názoru toliko optický rozdíl v počtu stanovených bodů. Pokud bychom i v České republice stanovili jakousi pomocnou tabulku převodu přepočtu bodů, velký rozdíl bychom mezi oběma zeměmi nenašli.

Zásadní rozdíl je dle mého názoru v účincích působení bodového systému obou zemí. Jestliže jsou německému řidiči do registru zaznamenány body, není jednoduché dosáhnout jejich výmazu. Nespáchá-li řidič žádný další přestupek, jsou mu umazány nejdříve po dvou a půl letech. To platí jen u méně závažných, u více závažných je lhůta pro výmaz ještě delší. Další možností odmazání bodů je dobrovolnou účastí na semináři. Ten je však finančně náročný a řidič jej může absolvovat jen jedenkrát za 5 let. Jestliže tedy řidič nechce přijít o řidičské oprávnění v důsledku vyhodování, musí se tomuto faktu uzpůsobit nezávadným chováním v silničním provozu, tak, aby k záznamu bodů vůbec nedocházelo. A v tomto spatřuji hlavní sílu bodového systému v Německu. Preventivně rovněž dle mého názoru působí i vysoká výše pokut.

V České republice sráží, dle mého názoru, preventivní účinky bodového systému velmi nízké pokuty. Svůj názor vysvětlím na příkladu přestupku spočívajícího v porušení nezastavení vozidla na signál, který příkazuje řidiči zastavit

vozidlo, tzv. jízda na červenou. Do 1.8.2011 byl tento přestupek stejně jako nyní ohodnocen 5 body. Pokuta za něj byla stanovena ve fixní výši 2 500 Kč. Od 1.8.2011 může být řidiči uložena pokuta až 2 500 Kč. V praxi je běžné, že řidič dostane pokutu 200, 300, pouze ve výjimečných případech 500 Kč. Přestože takový přestupek může mít velmi vážné následky, uložená pokuta možnosti těchto následků neodpovídá. A ačkoliv řidič zrovna vážné následky nezpůsobil, tím, že mu byla uložena tak nízká pokuta, je srážen preventivní účinek bodového systému. Velmi nízká pokuta na něj nepůsobí odstrašujícím dojmem. A skutečnost, že je mu za tento přestupek do registru řidičů zaznamenáno 5 bodů, jej v danou chvíli netrápí, často tuto informaci ani neví. Díky ne příliš přísným pravidlům bodového systému pak snadno dosáhne výmazu bodů – jestliže po dobu 12 po sobě jdoucích kalendářních měsíců nespáchá žádný bodovaný přestupek, odečtou se mu 4 body. Pokud absolvuje ještě školení bezpečné jízdy, má všech 5 bodů snadno odečteno. Na uvedeném příkladu je seznatelné, že výše pokuty a počet stanovených bodů by měly být v souladu. Obojí má svůj význam. Zatímco výchovný účinek vysoké pokuty má odradit řidiče přímo od toho, aby přestupek páchal, záznam bodů a hrozící pozbytí řidičského oprávnění by mělo řidiče odradit od recidivy v páchání přestupků. Jestliže je řidiči za závažný přestupek uložena nízká pokuta a vysoký počet bodů, pak se preventivní efekt bodového systému i pokuty mívá účinkem.

Opětovné srovnání účinků bodového systému v České republice a v Německu vidím v připravované zásadní reformě českého bodového systému. Pokud legislativním procesem projdou navrhované změny připravované Ministerstvem dopravy, nebo alespoň většina navrhovaných změn, zvýší se, díky vysokým pokutám a hrozby daleko snadnějšího vybodování, účinek bodového systému, tedy jeho preventivní funkce. Vzorem by mohl být právě bodový systém provozovaný v Německu.

## 4. ŘÍZENÍ O NÁMITKÁCH

Řízení o námitkách proti záznamu bodů je specifickým správním řízením v bodovém systému. Jeho specifikum spočívá v tom, že řidič nemá možnost uplatnit proti záznamu bodů či pozbytí řidičského oprávnění klasické opravné prostředky, jež umožňuje správní řád. Jak záznam jednotlivých bodů, tak pozbytí řidičského oprávnění v důsledku dosažení maximální hranice 12 bodů se děje ze zákona. Ani o přidělení bodů ani o pozbytí řidičského oprávnění žádný správní orgán nerozhoduje, tedy neprobíhá žádné správní řízení, jehož výsledkem by bylo rozhodnutí o zaznamenání bodů či pozbytí řidičského oprávnění, proti kterému by bylo možné uplatnit některý z opravných prostředků dle správního řádu.

I pro případ neoprávněného či nesprávného záznamu bodů a pozbytí řidičského oprávnění v důsledku dosažení 12 bodů však musí být řidiči poskytnuta možnost obrany. Takovou obranu zavedl zákonodárce do zákona o silničním provozu institutem námitek proti záznamu bodů. Nesouhlasí-li řidič s provedeným záznamem bodů v registru řidičů, může podat proti provedení záznamu písemně námitky obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností příslušnému k provádění záznamu.<sup>95</sup> Námitky tedy určitým způsobem suplují podání opravného prostředku. Z dikce zákona tak vyplývá požadavek na písemnou formu námitek, přičemž řidič je může podat osobně u příslušného správního orgánu, pak se projev jeho vůle stvrzuje ověřením totožnosti dle dokladu totožnosti, nebo námitky může podat rovněž poštou nebo elektronickou cestou. V takovém případě musí být podpis na námitkách úředně ověřen nebo ověřen podle zvláštního právního předpisu, tzn. v případě podání elektronickou cestou, podepsán zaručeným elektronickým podpisem dle zákona o elektronickém podpisu.<sup>96,97</sup>

Co tedy nastává, jestliže řidič podá písemné námitky? Podané námitky je povinen příslušný obecní úřad posoudit do deseti pracovních dnů, a to z důvodu, že shledá-li námitky oprávněnými, zákon stanoví, že nejpozději do 10 pracovních dnů ode dne, kdy byly námitky správnímu orgánu doručeny, provede opravu záznamu

---

<sup>95</sup> Ust. § 123f odst. 1 zákona o silničním provozu

<sup>96</sup> Ust. § 117 zákona o silničním provozu

<sup>97</sup> Zákon č. 227/2000 Sb., o elektronickém podpisu

o dosaženém počtu stanovených bodů v registru řidičů a neprodleně písemně vyrozumí o provedené opravě záznamu řidiče.<sup>98</sup> Nutno říci, že tato lhůta je hraniční. Valná většina námitek je totiž podávána proti záznamům bodů za přestupky projednané v blokovém řízení. Takové přestupky jsou do registru řidičů zaznamenávány na základě oznámení policie o uložení pokuty za přestupek v blokovém řízení.<sup>99</sup> Jak judikoval Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku ze dne 24.8.2010 č.j. 5 As 39/2010<sup>88)</sup>, „Z oznámení policie, které je pouze úředním záznamem o tom, že byl spáchán přestupek a kdo jej spáchal, nelze vycházet v případech, kdy řidič zpochybní údaje v oznámení zaznamenané. K dokazování průběhu události popsanych v úředním záznamu je třeba v takovém případě vyžádat další důkazy prokazující skutečnosti v oznámení uvedené.“ Takovým důkazem je pak pokutový blok. Právě z důvodu dožádání pokutového bloku u příslušného policejního orgánu a následnému zaslání pokutového bloku příslušným policejním orgánem je lhůta deseti pracovních dnů hraniční. O to více v případech, kdy řidič nezaplatil pokutu na místě, ale byla mu policejním orgánem předána složenka na zaplacení. V takovém případě policejní orgán postupuje pokutový blok příslušnému celnímu úřadu. V případě námitek proti záznamu bodů si policejní orgán musí takový pokutový blok vyžádat nejprve u celního úřadu a pak teprve jej zasílá příslušnému správnímu orgánu projednávajícímu námitky.

Nutno však podotknout, že ze své praxe referenta zabývajícího se mimo jiné rovněž námitkovým řízením bych ráda uvedla, že institut opravy záznamu bodů na základě podání oprávněných námitek je využíván jen v případě mizivého počtu podaných námitek. Za desetiletou praxi by se dalo říci jen v jednotkách podaných námitek. Vzhledem ke skutečnosti, že počet bodů je do registru řidičů zaznamenáván automaticky počítačovým programem dle skutkové podstaty spáchaného přestupku, dosud jsem se neshledala s oprávněnou námitkou týkající se záznamu nesprávného počtu bodů. I v případě námitek týkajících se neoprávněného záznamu bodů je provedena oprava záznamu. K tomu však musím uvést, že, opět za dobu své praxe, jsem se nesetkala s případem, že by byla provedena oprava záznamu bodů z důvodu, že by v řízení byly zaznamenány do bodového hodnocení body na základě přestupku, který řidič nespáchal. Pokud byl záznam v registru řidičů opraven, resp. záznam

---

<sup>98</sup> Ust. § 123f odst. 2 zákona o silničním provozu

<sup>99</sup> Ust. § 123b odst. 2 písm. a) zákona o silničním provozu

z registru řidičů byl smazán, bylo to vždy na základě chyby v pravomocném rozhodnutí o přestupku, kterým byl vždy pokutový blok, a kterou již nebylo možno žádným zákonným způsobem zhojit. Ať už se jednalo o chybějící podpis přestupce, jež vyjadřuje jeho souhlas se spácháním přestupku a vyřešením v blokovém řízení či chybnou nebo neexistující paragrafovou specifikaci znění přestupku. Vždy však bylo zřejmé, že přestupce přestupek spáchal. Ovšem rozhodnutí o přestupku nebylo na základě některé z uvedených chyb způsobilým podkladem pro záznam bodů do registru řidičů. Proto, ač je lhůta deseti pracovních dnů pro projednání námitek a opravu záznamu bodů v případě oprávněných námitek hraniční, lze uzavřít, že není nutné iniciovat změnu zákona o silničním provozu tak, aby ji zákonodárce prodloužil, neboť k opravě záznamu bodů na základě podaných námitek dochází velmi zřídka. Mimo to, stanovená lhůta je procesní, tedy s jejím uplynutím nejsou spojeny žádné následky. Její případné nedodržení je, v případě dožadování pokutových bloků coby důkazů k prokázání takového stavu věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, odůvodnitelné.

Dostávám k dalšímu specifiku řízení o námitkách. V řízení o námitkách totiž správní orgán zásadně nepřezkoumává skutkovou podstatu přestupku ani řízení, jež o přestupku probíhalo, ale toliko to, zda existuje způsobilý podklad pro záznam bodů, zda provedený záznam odpovídá tomuto způsobilému podkladu a zda byl zaznamenán správný počet bodů, což prvně judikoval Nejvyšší správní soud již v roce 2009 v rozsudku č. 9 AS 96/2008-44 ze dne 6.8.2009.<sup>100</sup> Již tehdy se soud odkázal na rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové – pobočka Pardubice ze dne 24.6.2009, č.j. 52 Ca 10/2009, který vyjádřil právní názor, podle kterého „*Správní orgán rozhodující v řízení o námitkách proti provedenému záznamu bodů v registru řidičů (§ 123f zák. č. 361/2000 Sb., zákon o silničním provozu) je oprávněn zkoumat pouze to, zda existuje způsobilý podklad pro záznam (tj. pravomocné rozhodnutí příslušného orgánu veřejné správy či soudu ve smyslu § 123b odst. 1, 2 zákona o silničním provozu), zda záznam v registru řidičů byl proveden zcela v souladu s tímto způsobilým podkladem a zda počet připsaných bodů odpovídá v příloze k zákonu o silničním provozu obsaženému bodovému hodnocení jednání. Správní orgán v tomto řízení však zásadně nepřezkoumává správnost a zákonnost aktů orgánů veřejné moci,*

---

<sup>100</sup> Dostupný z [www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)

*na základě kterých byl záznam proveden, neboť na tyto akty je třeba nahlížet jako na správné a zákonné, a to až do okamžiku, než je příslušný orgán veřejné moci zákonem předvídaným postupem prohlásí za nezákonné a zruší je (zásada presumpce správnosti aktů orgánů veřejné moci).“*

Téměř všichni řidiči podávající námitky proti záznamu bodů, a to včetně jejich zmocněnců či právních zástupců, zaměňují řízení o námitkách s řízením o přestupcích. Standardně tak podávají námitky, že přestupek nespáchali, když v danou chvíli na daném místě vůbec nebyli, nebo že spáchali jiný přestupek a k prokázání tvrzených skutečností navrhuji výslechy svědků, kteří s nimi byli na jiném místě nebo s nimi jeli v autě. Nebo tvrdí, že k podpisu pokutového bloku byli přinuceni, nebo že podpis na pokutovém bloku není jejich a jako důkaz navrhuji správnímu orgánu, aby provedl důkaz znaleckým posudkem v oboru písmoznalectví. Takové důkazy pak příslušný obecní úřad v řízení o námitkách neprovádí, neboť se týkají skutkové podstaty přestupků. Takové námitky většinou postupuje orgánu příslušnému k projednání namítaného přestupku nebo odkazuje řidiče, aby za využití prostředků, které mu zákon umožňuje, dosáhl změny či zrušení rozhodnutí o přestupku.

Další velký okruh námitek tvoří tvrzení řidičů, že ke zjištění přestupku týkajícího se překročení rychlosti policie užila nekalibrované měřicí zařízení a jako důkaz požadují v řízení o námitkách vyžádání osvědčení o kalibraci, nebo namítají nesprávný postup policie při měření rychlosti. Rovněž takové námitky správnímu orgánu nezbyvá než zamítnout jako nedůvodné a buď je postoupit příslušnému policejnímu orgánu jako podnět k přezkumnému řízení nebo odkázat řidiče, aby, za využití institutů, které jim zákon poskytuje, dosáhli změny či zrušení takového rozhodnutí o přestupku a tím i změny či zrušení záznamu bodů v registru řidičů.

O zamítnutí námitek příslušný obecní úřad vydává v řízení vedeném dle správního řádu rozhodnutí. Proti rozhodnutí lze podat odvolání a další opravné prostředky stanovené správním řádem. Ode dne nabytí právní moci rozhodnutí o zamítnutí námitek pokračuje lhůta pro pozbytí řidičského oprávnění a odevzdání



řidičského průkazu přerušena podáním námitek. Po jejím uplynutí řidič pozbývá řidičské oprávnění.

Na závěr uvádím ještě jeden poznatek získaný z praxe. Institut námitek proti záznamu bodů je nejen nástrojem řidiče sloužícím k obraně před nesprávným případně nezákonným záznamem bodů, ale stal se i zdrojem výnosné výdělečné činnosti pro různé „pseudozmocněnce“. Jedná se zpravidla o jednotlivce či malé skupiny několika osob, které na internetu nabízejí svoji pomoc při záchraně řidičského průkazu. Za částku cca 15 000 až 25 000 Kč nabízí řidiči zastupování v řízení o námitkách a slibují, že pomohou řidiči smazat body tak, aby nepřišel o řidičské oprávnění. Většinou se jedná o osoby, které nemají ani minimální právnické vzdělání, přesto se prezentují jako experti na dopravní právo. Jejich „pomoc“ řidičům pak spočívá zejména v tom, že se v řízení zaměřují a vyhledávají procesní chyby, kterých se správní orgány dopustily. Chyby v doručování se např. snaží docílit tím, že si střídavě aktivují a deaktivují datovou schránku, aby správní orgány zmátly.

Pro řízení mají připravené vzory dokumentů, které používají při zastupování všech řidičů. Často se tak stává, že zapomenou vzor opravit dle aktuálního případu a uvedou údaje úplně jiného řidiče, či namítají jednání, které nebylo předmětem ani jednoho z řidičem spáchaných přestupků. Stejný vzor dokumentů pak používají i v případě, pokud podávají žalobu proti rozhodnutí o zamítnutí námitek, resp. proti rozhodnutí o zamítnutí odvolání. Za podání žaloby si pak mimo výše uvedené částky účtují ještě dalších cca 8 – 10 tisíc Kč.

Kromě zaslání dokumentů, pak tito zmocněnci v řízení nevyvíjí žádnou aktivitu, včetně toho, že ani nevyužívají zákonem dané právo seznámit se se shromážděnými podklady před vydáním rozhodnutí. Ve vyjádření k podkladům, ke kterému opět využívají již připravený vzor, a které zasílají písemně, a v následném odvolání proti rozhodnutí pak často brojí argumenty, které s projednávaným případem vůbec nesouvisí.

Bohužel spousta řidičů jejich lákavé nabídce podlehne. Výsledkem pak je, že námitky proti záznamu bodů jsou jako nedůvodné zamítnuty, řidič přijde nejen o

řidičské oprávnění, ale rovněž o vysokou finanční částku za službu, která v konečném výsledku ani žádnou službou nebyla.

## 5. ZÁVĚR

Ve své práci jsem popsala fungování bodového systému především z pohledu jeho aplikační praxe.

V první kapitole jsem zdůvodnila výběr bodového systému jakožto tématu své bakalářské práce. Inspirovalo mne, že jednak v roce 2016 uplynulo deset let od zavedení bodového systému do právního řádu České republiky, jednak skutečnost, že aplikace bodového systému ve všech jeho podobách je předmětem mého zaměstnání, neboť pracuji jako referent úřadu obce s rozšířenou působností zabývající se všemi stránkami bodového systému, samozřejmě vyjma zákonodárné iniciativy, a bodový systém se mne rovněž týká jakožto řidiče motorového vozidla, z této pozice dosud pouze v teoretické rovině.

Ve druhé kapitole jsem nejprve vymezila základní pojmy. Následně jsem popsala fungování bodového systému. Na základě důvodové zprávy k zákonu o silničním provozu, kterým byl bodový systém zaveden, a na základě dikce samotného zákona jsem vymezila, co vlastně bodový systém je, jaký je jeho účel a jaké důvody vedly zákonodárce k jeho zavedení. Dále jsem se zabývala historií bodového systému, od jeho obdoby ve formě papírových vložek k řidičskému průkazu, přes jeho první verzi až po současnou podobu. Následně jsem popsala princip bodového systému – zaznamenávání bodů do registru řidičů, možnosti zákonných odečtů bodů, důsledky dosažení 12 bodů jakožto následku recidivy v páchání přestupků, tzn. pozbytí řidičského oprávnění, a podmínky stanovené zákonem o silničním provozu k tomu, aby řidič mohl požádat o vrácení řidičského oprávnění. Podrobněji jsem se zabývala splněním podmínky absolvování dopravně psychologického vyšetření. Na základě porovnání charakteristiky trestání a charakteristiky bodového systému, na základě důvodové zprávy k zákonu o silničním provozu a na základě průlomového rozsudku Nejvyššího správního soudu jsem se pokusila zodpovědět otázku, zda body jsou či nejsou trestem. Přestože jsem odůvodnila, proč jsem toho názoru, že body trestem nejsou, jak i dosud ve své rozhodovací praxi rozhodoval Nejvyšší správní soud, ctím a plně respektuji nyní zcela odlišný právní názor Nejvyššího správního soudu, že body jsou trestem ve

smyslu čl. 40 odst. Listiny základních práv a svobod a čl. 7 odst. 1 věty druhé Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod.

Ve třetí kapitole jsem uvedla charakteristiky bodových systémů některých zemí Evropské unie. Rozdělila jsem bodový systém používaný v těchto zemích na 3 základní skupiny. Na skupinu přičítací, kdy má řidič na začátku na svém bodovém kontě 0 bodů a jednotlivé body jsou mu pak postupně přičítány. Na skupinu odečítací, kdy má řidič na začátku na svém bodovém kontě zákonem dané země stanovenou maximální hranici a jednotlivé body jsou mu od této hranice odečítány. A na skupinu 3x a dost, kdy řidič je při prvním spáchání přestupku varován, při druhém spáchání je mu uložena pokuta a teprve při třetím spáchání je mu odebrán řidičský průkaz. Podrobněji jsem se věnovala bodovému systému ve Spolkové republice Německo jakožto v zemi, kde byl bodový systém zaveden jako první v Evropě. Popsala jsem jeho verzi před radikální novelizací od 1.5.2014 i po této novelizaci spočívající především ve snížení maximální hranice z 18 bodů na 8 a redukci přestupků na ty opravdu závažné ale se současným značným zvýšením výše pokuty za přestupky nebodované z důvodu zachování výchovného efektu. V závěru kapitoly jsem porovнала bodový systém Spolkové republiky Německo s českým bodovým systémem.

Samostatnou kapitolu, čtvrtou, jsem věnovala námitkovému řízení v rámci bodového systému jakožto jakési formy opravného prostředku proti odnětí řidičského oprávnění v důsledku dosažení maximální hranice 12 bodů, a jeho odlišnostmi od klasického správního řízení vedeného ve věci projednání přestupku, neboť důsledkem dosažení takové hranice je pozbytí řidičského oprávnění, o kterém se však nerozhoduje, když řidič jej pozbývá de lege, ze zákona. Jestliže se o pozbytí nevydává rozhodnutí, nemůže řidič využít opravné prostředky proti rozhodnutí stanovené správním řádem. Z tohoto důvodu dává zákon o silničním provozu řidiči možnost obrany ve formě námitek proti záznamu bodů. V kapitole popisuji, k čemu dochází, jestliže řidič podá námitky proti záznamu bodů a zabývám se nejčastějšími námitkami, které jsou v praxi uplatňovány jako např. že řidič přestupek nespáchal nebo že spáchal jiný, než za který mu byly zaznamenány body, že podklad, na

základě něhož byl proveden záznam bodů nebyl pro záznam způsobilým podkladem, atd.

Klíčová slova – bodový systém, řidič, řidičské oprávnění, námitky, přešupek, zákon o silničním provozu, dopravně psychologické vyšetření.

## **RESUME**

In my work I described in detail the functioning of the point system, especially in view of its application in practice.

In my first chapter, I justified the selection of the point system as the topic of my thesis. I was inspired by the fact that : first - in 2016 passed already ten years since the point systém was introduced to Czech law, second : the fact that the application of the point system in all its forms is the main subject of my job because I work as a officer of the municipality with extended powers which is dealing with all the aspects of point system, of course, except the legislative initiatives. And the point systém also applies to me as a driver of a motor vehicle (from this position up to now only in theory). In the same time I defined also the basic terms in my first chapter.

In the second chapter I describe the functioning of the point system. On the basis of the explanatory memorandum to the Road Traffic Act, by which was the point systém introduced and based on the importance of the Act itself, I defined what the point system is, what is the purpose and what reasons led the legislature to its implementation. I also pursued the history of point system, from the counterpart in the form of paper inserts in the driving license through the first version to the current form. Then I described the principle point system - recording of the points in the register of drivers, the possibility of statutory deductions of points, the consequences of achieving 12 points, meaning the loss of driving licence, the conditions fixed by the Road Traffic Act to restore the driving license, particularly the fulfillment of conditions for passing traffic psychological examination. Based on several different angles, I tried to answer the question if the points are or are not a form of penalization. I also justified why in my point of view the points are not penalties, as heretofore in the decision-making was deciding the Supreme Administrative Court, but I honour and fully respect the entirely different legal opinion of the Supreme Administrative Court, that the points are punishment in the sense of Art. 40 paragraph of Charter of Fundamental Rights and Freedoms and Art. 7, paragraph 1st sentence of the second European Convention of human rights.

In the third chapter I mentioned the characteristics of point systems in some European Union countries. I divided the point system used in the EU countries in three basic groups. First group – adding points - when the driver has in the beginning in his account 0 points and the points are sequentially attributed to his account. Second group – deducting points - when the driver has in the beginning in his account the maximum limit of the points set by the law of each country and every single point is deducted from his account. The last third group – three times is enough - when the driver is warned when committing the first offense. When he commits the second offense he gets a fine and only committing the third offence his driving license is revoked. I dealt with the points system in the Federal Republic of Germany in details as the country where the point system was introduced as a first in Europe, and it has been modified with a radical amendment from 1<sup>st</sup> May 2014 and after this amendment. In the end of the chapter, I compared the point system of the Federal Republic of Germany with the Czech point system.

A separate chapter, the fourth, I dedicated to the objection proceedings within the point system as a form of some kind of appeal against the withdrawal of the driving license, and I pursued the differences from the administrative procedure concerning the discussion on the offense because we never discuss about the loss of driving licence, the driver forfeited the driving licence by the Law. So he can not use the legal remedies against the decision by the Administrative Code. For this the Road Traffic Act gives an instrument in the form of demur to record the points. I describe the consequences of demurs and I mention also the examples of the most drivers given demurs, such as : the driver offenses he did not commit any offence or that he had committed other offence than that one for which they were recorded him the points or that the base on which the recording was made had not been eligible, etc.

Keywords - point system, driver, driving license, objections, offenses, Road Traffic Act , traffic psychological examination.

## SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A PRAMENŮ

### **Knižní publikace:**

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

KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi: podle stavu k 1.7.2006*. 2., přeprac. a dopl. vyd. Praha: Linde, 2006, ISBN 80-7201-613-x

HÁJEK, Miroslav. *Jak nepřijít o řidičský průkaz. 12 bodů hrozí každému*. Praha: Grada Publishing, a.s., 2008, ISBN 978-80-247-2213-9

BUŠTA, Pavel, KNĚŽÍNEK, Jan, SEIDL, Antonín. *Zákon o silničním provozu s komentářem*. Praha: Lenka Buštová – Venice Music Production, 2012, ISBN 978-80-90427-3-7

HENDRYCH, Dušan a kolektiv, *Správní právo. Obecná část*. 9. vydání, Praha: C.H.Beck, 2016, ISBN 978-80-7400-624-1

### **Právní předpisy:**

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

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

Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád

Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích

Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, účinný od 1.7.2017

Zákon č. 227/2000 Sb., o elektronickém podpisu



## Ostatní zdroje:

Sněmovní tisk č. 833-0, část 1-4

HABÁSKO, Jakub. Bodový systém jako nástroj silniční bezpečnosti [online]. Vysoké učení technické v Brně. Ústav soudního inženýrství, 2011 [cit. 2017-03-27]. Dostupné z: <http://hdl.handle.net/11012/2453>. Diplomová práce. Vysoké učení technické v Brně. Ústav soudního inženýrství. Ústav soudního inženýrství. Vedoucí práce Marek Semela

Centrum služeb pro silniční dopravu; Bodový systém v Evropě a v České republice; [online], cit. 27.2.2017, dostupné z <http://www.cpspd.cz/212-bodovy-system-v-evrope-a-v-ceske-republice>

[www.nssoud.cz](http://www.nssoud.cz)

Ministerstvo dopravy ČR; Za 10 let fungování bodového systému se vybodovalo přes 70 000 řidičů; [online], cit. 25.3.2017, dostupné z <https://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Za-10-let-fungovani-bodoveho-systemu-se-vybodovalo?returl=/Media/Media-a-tiskove-zpravy>

Ministerstvo dopravy ČR; Statistiky; Statistiky bodovaných řidičů za rok 2016; [online], cit. 25.3.2017, dostupné z [https://www.mdcz.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-bodovanych-ridicu/Statistiky-bodovanych-ridicu-za-rok-2016-\(1\)?returl=/Statistiky?aliaspath=/Statistiky](https://www.mdcz.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-bodovanych-ridicu/Statistiky-bodovanych-ridicu-za-rok-2016-(1)?returl=/Statistiky?aliaspath=/Statistiky)

<http://www.autoforum.cz/zivot-ridice/zmeny-v-bodovem-systemu-detailne-nezustane-kamen-na-kameni/>

[http://www.scanzen.cz/files/dobove\\_listiny/prukazy/Ridicky\\_prukaz\\_\(1975\)\\_vložka\\_p3.jpg](http://www.scanzen.cz/files/dobove_listiny/prukazy/Ridicky_prukaz_(1975)_vložka_p3.jpg)

<http://elearning-popularizace.cdvinfo.cz/Elearning/lecture-content/default/651>

<http://dopravaplus.cz/novy-bodovy-system-v-nemecku-od-1-kvetna-2014/>

Auto.idnes.cz; zprávy; Bodový systém je v Česku už deset let. Funguje, říká dopravní expert; [online], cit. 25.2.2017, dostupné z [http://auto.idnes.cz/bodovy-system-0f5-/automoto.aspx?c=A160620\\_141219\\_automoto\\_fdv](http://auto.idnes.cz/bodovy-system-0f5-/automoto.aspx?c=A160620_141219_automoto_fdv)

Ústřední automotoklub ČR; Mezinárodní turistické informace; [online], cit. 25.2.2017, dostupné z <http://www.uamk.cz/informace/mezinarodni-turisticke-informace/>

Kraftfahrt-Bundesamt; Fahreignungs-Bewertungs-system; [online], cit. 17.3.2017, dostupné z [http://www.kba.de/DE/Fahreignungs\\_Bewertungssystem/fahreignungs\\_bewertungssystem\\_node.html](http://www.kba.de/DE/Fahreignungs_Bewertungssystem/fahreignungs_bewertungssystem_node.html)

AUTO.CZ; Novinky; Německo zpřísnuje bodový systém a zdražuje některé pokuty; [online], cit. 15.3.2017, dostupné z <http://www.auto.cz/nemecko-zprisnuje-bodovy-system-a-zdrazuje-nektere-pokuty-80960>

## SEZNAM OBRÁZKŮ

**Obr. č. 1** Vložka k řidičskému průkazu

**Obr. č. 2** Mapa s vyznačením zemí se zavedeným bodovým systémem

**Obr. č. 3** Převodní tabulka bodů získaných v SRN před 1.5.2014 na body po 1.5.2014

## SEZNAM TABULEK

**Tabulka č. 1** Tabulka některých navrhovaných změn

## SEZNAM PŘÍLOH

**Příloha č. 1** Přehled jednání spočívající v porušení vybraných povinností stanovených pravidly o silničním provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání k 1.7.2006

**Příloha č. 2** Přehled jednání spočívající v porušení vybraných povinností stanovených pravidly o silničním provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání od 1.8.2011

**Příloha č. 3** Francie – výše pokut a bodové ohodnocení některých přestupků

**Příloha č. 4** Polsko – výše pokut a bodové ohodnocení některých přestupků

**Příloha č. 5** Řecko – výše pokut a bodové ohodnocení některých přestupků

**Příloha č. 6** Velká Británie – výše pokut a bodové ohodnocení některých přestupků

**Příloha č. 7** Maďarsko – výše pokut a bodové ohodnocení některých přestupků

**Příloha č. 8** Německo - výše pokut a bodové ohodnocení některých přestupků

**Příloha č. 9** Přehled počtů bodovaných řidičů podle krajů a počtu bodů k 31.12.2016

# PŘÍLOHY

## Příloha č. 1

Přehled jednání spočívající v porušení vybraných povinností stanovených pravidly o silničním provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání k 1.7.2006<sup>101</sup>

Porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích	Počet bodů
řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řídičského oprávnění	7
řízení vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost, který si řidič přivodil požitím alkoholu nebo užitím jiné návykové látky	7
odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu dechové zkoušce ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem	7
odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu lékařskému vyšetření ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem v případě, že dechová zkouška byla pozitivní, ačkoli to nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví	7
odmítnutí řidiče podrobit se na výzvu odbornému lékařskému vyšetření ke zjištění, není-li ovlivněn jinou návykovou látkou, ačkoli to nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví	7
způsobení dopravní nehody porušením povinnosti řidiče, při které došlo k usmrcení nebo k těžké újmě na zdraví	7
při dopravní nehodě, při které došlo k usmrcení nebo zranění osob! nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí nebo na jiných věcech částku 50 000 Kč, neprodlené nezastavení vozidla nebo neohlášení dopravní nehody policistovi nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní nehody	7
řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholu nebo v takové době po požití alkoholu, PO kterou je řidič ještě pod jeho vlivem, je-li zjištěný obsah alkoholu v těle řidiče vyšší než 0,3 promile, nebo řízení vozidla bezprostředně po užití jiné návykové látky nebo v takové době po užití jiné návykové látky po kterou je řidič ještě pod jejím vlivem	6
Předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to zákonem zakázáno	6
při jízdě na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla otáčení se nebo jízda v protisměru nebo couvání v místě, kde to není dovoleno	6
vjíždění na železniční přejezd v případech, ve kterých je to zakázáno	6
řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržen řídičský průkaz	6
řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích podle zvláštního právního předpisu tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích	5
řízení motorového vozidla bez držení platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče	5
řízení motorového vozidla bez držení platného posudku o zdravotní způsobilosti	5
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 40 km.h <sup>-1</sup> a více v obci nebo o 50 km.h <sup>-1</sup> a více mimo obec	5
nezastavení vozidla na signál, který příkazuje řidiči zastavit vozidlo nebo nezastavení vozidla na pokyn „Stůj“ daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou k řízení tohoto provozu	5

<sup>101</sup> Příloha k zákonu o silničním provozu ve znění účinném od 1.7.2006 do 1.8.2011

při řízení vozidla neumožnění chodci na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejetí vozovky	4
při řízení vozidla ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou řidič odbočuje	4
ohrožení chodce při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání	4
nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě	4
překročení nejdelší přípustné doby řízení nebo nedodržení stanovené bezpečnostní přestávky v řízení vozidla podle zvláštních právních předpisů	4
řízení vozidla, které není registrováno v registru silničních vozidel, přičemž této registraci podle zvláštního právního předpisu podléhá	4
řízení vozidla, které užívá jinou registrační značku, než která byla vozidlu přidělena	4
při dopravní nehodě, při které byla způsobena na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí nebo na jiných věcech hmotná škoda nižší než 50 000 Kč, neprodlené nezastavení vozidla a prokázání totožnosti navzájem včetně sdělení údajů o vozidle nebo neohlášení dopravní nehody policistovi nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní nehody	3
držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla	3
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 20 km.h <sup>-1</sup> a více v obci nebo o 30 km.h <sup>-1</sup> a více mimo obec	3
nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit	3
ohrožení jiného řidiče při přejíždění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého	3
řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholu nebo v takové době po požití alkoholu, po kterou je řidič ještě pod jeho vlivem, při zjištěném obsahu alkoholu v těle řidiče ve výši menší nebo rovné 0,3 ‰	3
překročení povolených hodnot stanovených zvláštním právním předpisem při kontrolním vážení vozidla podle zvláštního právního předpisu	3
nedovolená jízda po tramvajovém pásu	2
porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu	2
porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí podle § 6	2
neoznačení překážky v provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil	2
porušení ustanovení o omezení jízdy některých vozidel	2
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o méně než 20 km.h <sup>-1</sup> v obci nebo o méně než 30 km.h <sup>-1</sup> mimo obec	2
nedovolené užití dálnice nebo silnice pro motorová vozidla motorovým vozidlem nebo jízdní soupravou, jejichž konstrukce nebo technický stav neumožňuje dosažení rychlosti stanovené v § 35 odst. 1	1
neoprávněné užití vyhrazeného jízdního pruhu	1
porušení ustanovení § 32 zákona o osvětlení vozidla	1
porušení povinnosti vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky (kromě výše uvedených případů překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené dopravní značkou, porušení zákazu předjíždění stanoveného dopravní značkou a	1

zákazových značek B 28 - zákaz zastavení a B 29 - zákaz stání	
neoprávněné užití zvláštního výstražného světla modré barvy, popřípadě doplněného zvláštním zvukovým výstražným znamením	1
neoprávněné užití zvláštního výstražného světla oranžové barvy	1

## Příloha č. 2

Přehled jednání spočívající v porušení vybraných povinností stanovených pravidly o silničním provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání od 1.8.2011<sup>102</sup>

Porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích	Počet bodů
řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholu nebo v takové době po jeho požití, po kterou je řidič ještě pod vlivem alkoholu, je-li zjištěný obsah alkoholu u řidiče vyšší než 0,3 promile, nebo řízení vozidla bezprostředně po užití jiné návykové látky nebo v takové době po užití jiné návykové látky, po kterou je řidič ještě pod jejím vlivem	7
Odmítnutí řidiče podrobit se vyšetření podle jiného právního předpisu ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou	7
způsobení dopravní nehody porušením povinnosti řidiče, při které došlo k usmrcení nebo k těžké újmě na zdraví jiné osoby	7
neprodlené nezastavení vozidla účastníka dopravní nehody nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci	7
při jízdě na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla otáčení se nebo jízda v protisměru nebo couvání v místě, kde to není dovoleno	7
vjíždění na železniční přejezd v případech, ve kterých je to zakázáno	7
neposkytnutí účinné pomoci (první pomoc a přivolání záchranných složek) účastníkem silničního provozu, který není účastníkem dopravní nehody při nehodě s evidentním poškozením zdraví nebo ohrožením života	7
předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to zákonem zakázáno	7
řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržen řidičský průkaz	7
řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích	5
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 40 km.h <sup>-1</sup> a více v obci nebo o 50 km.h <sup>-1</sup> a více mimo obec	5
nezastavení vozidla na signál, který příkazuje řidiči zastavit vozidlo, nebo nezastavení vozidla na pokyn „Stůj“ daný při řízení nebo usměrňování provozu na pozemních komunikacích anebo při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích osobou k tomu oprávněnou	5
ohrožení jiného řidiče při přejíždění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého	5
ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání	5
při řízení vozidla ohrožení chodce na přechodu a neumožnění nerušeného a bezpečného přejití vozovky	4
nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě	4

<sup>102</sup> Příloha k zákonu o silničním provozu ve znění účinném od 1.8.2011

překročení maximální doby řízení vozidla nebo nedodržení minimální doby odpočinku o 20% a více nebo nedodržení bezpečnostní přestávky o 33 % a více podle jiných právních předpisů	4
řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řídičského oprávnění	4
porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí podle § 6	4
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 20 km.h <sup>-1</sup> a více v obci nebo o 30 km.h <sup>-1</sup> a více mimo obec	3
nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit	3
řízení motorového vozidla bez držení platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče	3
porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užit ochrannou přilbu	3
neoznačení překážky v provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil	2
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o více než 5 km.h <sup>-1</sup> a méně než 20 km.h <sup>-1</sup> v obci nebo o více než 10 km.h <sup>-1</sup> a méně než 30 km.h <sup>-1</sup> mimo obec	2
držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení motorového vozidla	2

### Příloha č. 3

Francie – výše pokut a bodové ohodnocení některých přestupků<sup>103</sup>

Přestupek	Standardní pokuta	Trestné body	Odebrání řídičského průkazu
Překročení rychlostního limitu - méně než 20 km / h. na silnici s maximální povolenou rychlostí menší než 50 km / h na silnici s maximální povolenou rychlostí více než 50 km / h	68 135	1	-
- 20 až 30 km/h	135	2	-
- 30 až 40 km/h	135	3	3 roky
- 40 až 50 km/h	135	4	3 roky
- přes 50 km/h*	1500	6	3 roky
Řízení vozidla pod vlivem alkoholu: viz níže			
Překročení času v placené parkovací zóny	17 EUR		
Nedovolené parkování nebo zaparkované auto působící překážku	35	-	-
Nebezpečné parkování	135	3	3 roky
Nezapnuté bezpečnostní pásy	135	3	-
Používání mobilního telefonu za jízdy	135	3	-
Nerespektování STOP značky	135	4	3 roky
Řízení vozidla s radarovým detektorem	do 1500	6	3 roky

<sup>103</sup> Ústřední automotoklub ČR; Mezinárodní turistické informace; [online], cit. 25.2.2017, dostupné z [http://www.uamk.cz/informace/mezinarodni-turisticke-informace/details/4/15/francie#Dopravni\\_predpisy](http://www.uamk.cz/informace/mezinarodni-turisticke-informace/details/4/15/francie#Dopravni_predpisy)

\* V případě následujícího trestného činu může být motorista potrestán následujícími sankcemi:

- Pokuta až do výše 3750 Eur
- 6 trestných bodů
- Odebrání řidičského průkazu: na dobu do 3 let
- Možnost odnětí svobody až do výše 3 měsíců

#### Příloha č. 4

Polsko – výše pokut a bodové ohodnocení některých přestupků<sup>104</sup>

Překročení povolené rychlosti:

km/h	V zastavených obl.	Mimo zastavené obl.	Trestné body
0-10	57	114	1
11-20	114	228	2
21-30	190	380	4
31-40	342	684	6
41-50	532	1064	8
přes 51	760	1520	10

	Pokuta v PLN	Trestné body
řízení pod vlivem alkoholu (mezi 0,02 a 0,05%)	až 5000 a pozastavení řidičského průkazu (na 6 měsíců - 3 roky)	10
řízení pod vlivem alkoholu (nad 0,05%)	Výše postihu stanovena soudem (odnětí svobody až na 2 roky) pozastavení řidičského průkazu (1-10 let)	10
neoprávněné zastavení nebo parkování	100 až 300	1
nezapnuté bezpečnostní pásy	100	2
parkování na místech, vyhrazených tělesně postiženým motoristům	800	5
používání mobilního telefonu bez hands-free zařízení během jízdy	200	5
nepoužití vhodného zádržného systému pro dítě	150	6
jízda bez ochranné přilby	100	2
nedodržování předpisů týkajících se osvětlení	250	2-4
nedání přednosti v jízdě	350	10
nedodržení dopravní značky	100 až 250	6
jízda na červenou	1.460	/

Mimo těchto postihů mohou být řidiči uděleny trestné body (1 až 10 bodů), které se vydávají za některé trestné činy, např.:

<sup>104</sup> Ústřední automotoklub ČR; Mezinárodní turistické informace; [online], cit. 25.2.2017, dostupné z [http://www.uamk.cz/informace/mezinarodni-turisticke-informace/details/4/26/polsko#Dopravni\\_predpisy](http://www.uamk.cz/informace/mezinarodni-turisticke-informace/details/4/26/polsko#Dopravni_predpisy)



- řízení pod vlivem alkoholu nebo drog, odmítnutí pomoci obětem dopravní nehody: 10 bodů
- předjíždění na přechodu pro chodce: 9 bodů
- nedání přednosti v jízdě na pěší nebo cyklistické křižovatce: 8 bodů
- nebezpečná jízda, jízda na červenou: 6 bodů
- nepoužívání světel, dle požadavků dopravních předpisů: 4 body

### Příloha č. 5

Řecko – výše pokut a bodové ohodnocení některých přestupků<sup>105</sup>

Přestupek	Pokuta	Ostatní sankce
Překročení povolené rychlosti		
do 20-ti km/h	40.00 EUR	
20 - 30 km/h	100.00	5 bodů
přes 30 km/h	350.00 - 750.00 EUR	Případ musí být postoupen k soudu, pozastavení licence na 60 dnů
řízení pod vlivem alkoholu		
od 0.05 do 0.08%*	78.00 EUR	
od 0.08 do 0.11%	156.00 EUR	Pozastavení řidičského průkazu na dobu 3 měsíců
přes 0.11%	1.200 EUR	2 měsíce odnětí svobody, pozastavení řidičského průkazu na dobu 6-ti měsíců
nepovolené parkování	40.00 - 80.00 EUR	
nezapnuté bezpečnostní pásy	350.00 EUR	5 bodů
používání mobilního telefonu během jízdy	100.00 EUR	3 body
ilegální automobilové závody	700.00 EUR	
nebezpečná jízda	700.00 EUR	9 bodů pozastavení licence na 30 dnů
nerespektování chodců	200.00 EUR	7 bodů

\* spodní limit pro některé kategorie řidičů

<sup>105</sup> Ústřední automotoklub ČR; Mezinárodní turistické informace; [online], cit. 25.2.2017, dostupné z [http://www.uamk.cz/informace/mezinarodni-turisticke-informace/details/4/31/zem%C4%9B-%C5%99ecko-%C5%99ecko#Dopravni\\_predpisy](http://www.uamk.cz/informace/mezinarodni-turisticke-informace/details/4/31/zem%C4%9B-%C5%99ecko-%C5%99ecko#Dopravni_predpisy)

## Příloha č. 6

Velká Británie – výše pokut a bodové ohodnocení některých přestupků<sup>106</sup>

Přestupek	Pokuta	Doplňková pokuta
překročení povolené rychlosti na veřejné komunikaci	do £ 1,000	3 body
překročení povolené rychlosti na dálnici	do £ 2,500	3 až 6 bodů, pozastavení řidičského oprávnění
řízení pod vlivem alkoholu nebo drog	do £ 5,000	Trest odnětí svobody 6 měsíců, odebrání řidičského průkazu (3-11 bodů, pokud mimořádně není vyloučen)
neoprávněné parkování	Viz. výše	
nezapnuté bezpečnostní pásy	do £ 500	
používání mobilního telefonu během jízdy	£ 1,000	3 body
nebezpečné řízení	Bez limitu	Trest odnětí svobody 2 roky, (3-11 bodů, pokud mimořádně není vyloučen)
neopatrné řízení	do £ 5,000	3-9 bodů, pozastavení řidičského oprávnění
nedodržování předpisů týkajících se osvětlení	do £ 1,000	3 body
jízda na kole na chodníku	do £ 500	
neopatrná jízda na kole	do £ 1,000	

\* 2,500 GBP v případě řidičů vozidel určených k přepravě osob, nebo řidičů nákladních vozidel

## Příloha č. 7

Maďarsko – výše pokut a bodové ohodnocení některých přestupků<sup>107</sup>

Řízení vozidla pod vlivem alkoholu nebo drog	9 bodů
Nezastavení po nehodě	9 bodů
Ohrožení ostatních účastníků silničního provozu	9 bodů
Nebezpečné předjíždění	4 - 5 bodů
Jízda bez platného povolení	4 body
Nedodržení signálů policisty	4 body
Překročení rychlostního limitu o více než 25%	3 body

<sup>106</sup> Ústřední automotoklub ČR; Mezinárodní turistické informace; [online], cit. 25.2.2017, dostupné z <http://www.uamk.cz/informace/mezinarodni-turisticke-informace/details/4/40/zem%C4%9B-velk%C3%A1-brit%C3%A1nie-velk%C3%A1-brit%C3%A1nie#Dopravn%C3%AD-predpisy>

<sup>107</sup> Ústřední automotoklub ČR; Mezinárodní turistické informace; [online], cit. 25.2.2017, dostupné z <http://www.uamk.cz/informace/mezinarodni-turisticke-informace/details/4/21/zem%C4%9B-ma%C4%8Farsko-ma%C4%8Farsko#Dopravn%C3%AD-predpisy>

**Příloha č. 8:**Německo - výše pokut a bodové ohodnocení některých přestupků<sup>108</sup>

Pokuta v Eurech		Trestné body		
Překročení rychlostního limitu o (km / h)	v zastavěných oblastech	mimo zastavěné oblasti	v zastavěných oblastech	mimo zastavěné oblasti
0-20	15-35	10-30	-	-
21-25	80	70	1 bod	1 bod
26-30	100	80	1 bod	3 body
31-40	160	120	2 body*	3 body*
41-50	200	160	4 body*	2 body*
51-60	280	240	4 body*	4 body*
61-70	480	440	4 body*	4 body*
přes 70	680	600	4 body*	4 body*

\* a na 1 až 3 měsíce pozastavený řidičský průkaz

Přestupek	Pokuta v Eurech	Odebrání licence/ Trestné body
Alkohol v krvi (0,05 až 0,11%)	500-1500 EUR	4 body - 1-3 měsíční pozastavení licence
Alkohol v krvi (z 0,11%)	3000 EUR + / vězení	7 bodů - 6 měsíců pozastavení licence
Alkohol v krvi mladého řidiče (> 0%)	250	2 body
Parkování	10 až 35	-
Nezapnuté bezpečnostní pásy	30	-
Používání mobilního telefonu během jízdy	60	1 bod
Nezastavení na červenou	90 až 200	1 měsíční pozastavení licence/ 2body

<sup>108</sup> Ústřední automotoklub ČR; Mezinárodní turistické informace; [online], cit. 25.2.2017, dostupné z [http://www.uamk.cz/informace/mezinarodni-turisticke-informace/details/4/23/zem%C4%9B-n%C4%9Bmecko-n%C4%9Bmecko#Dopravni\\_predpisy](http://www.uamk.cz/informace/mezinarodni-turisticke-informace/details/4/23/zem%C4%9B-n%C4%9Bmecko-n%C4%9Bmecko#Dopravni_predpisy)

## Příloha č. 9

Přehled počtů bodovaných řidičů podle krajů a počtu bodů k 31.12.2016<sup>109</sup>

Kraj	1 b	2 b	3 b	4 b	5 b	6 b	7 b	8 b	9 b	10 b	11 b	12 b	bodova- ných řidičů	bodova- ných řidičů / celkem řidičů
Hl. m. Praha	3305	18806	9820	4787	3756	1437	4025	622	596	501	441	4093	52189	6,07%
Jihočeský	1525	11574	8761	2459	2185	1151	2896	456	381	346	330	2281	34345	8,05%
Jihomoravský	2965	21931	12222	4201	3419	1545	4561	665	596	527	365	3429	56426	7,65%
Karlovarský	802	5670	3470	1324	983	507	1491	224	186	190	181	1814	16842	9,09%
Královéhradecký	1159	10126	5658	2010	1415	646	2301	306	284	224	219	1851	26199	7,26%
Liberecký	976	7808	5274	1968	1257	777	1847	319	270	253	225	2139	23113	8,54%
Moravskoslezský	2650	21351	14735	4689	4123	1924	5676	872	712	712	644	5134	63222	8,70%
Olomoucký	1137	9847	5975	2088	1437	727	2550	300	293	282	228	1871	26735	6,82%
Pardubický	960	9825	6079	1959	1504	797	1910	295	275	244	214	1422	25484	7,71%
Plzeňský	1827	9900	6007	2402	1898	888	2266	391	308	274	233	2188	28582	7,39%
Středočeský	3374	23558	15878	5579	3835	2377	5411	915	806	736	614	5555	68638	8,03%
Ústecký	2443	16133	9514	4345	2730	1584	3771	706	608	492	605	4920	47851	9,73%
Vysočina	1323	8837	6826	1776	1560	806	1732	279	251	211	159	1290	25050	7,45%
Zlínský	1347	9578	5417	1861	1380	722	2530	255	255	253	196	1537	25331	6,79%
ČR	25793	184944	115636	41448	31482	15888	42967	6605	5821	5245	4654	39524	520007	7,72%

<sup>109</sup> Ministerstvo dopravy ČR; Statistiky; Statistiky bodovaných řidičů za rok 2016; [online], cit. 25.3.2017, dostupné z [https://www.mdcz.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-bodovanych-ridicu/Statistiky-bodovanych-ridicu-za-rok-2016-\(1\)?returl=/Statistiky?aliaspath=/Statistiky](https://www.mdcz.cz/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-bodovanych-ridicu/Statistiky-bodovanych-ridicu-za-rok-2016-(1)?returl=/Statistiky?aliaspath=/Statistiky)