ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI
FAKULTA PRÁVNICKÁ

Diplomová práce

Bodové hodnocení porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích

Plzeň 2013 Petr Skála

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI
FAKULTA PRÁVNICKÁ
Katedra správního práva

Studijní program: M6805 Právo a právní věda
Studijní obor: Právo

Diplomová práce

Bodové hodnocení porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích

Zpracoval: Petr Skála
Vedoucí diplomové práce: doc. JUDr. Martin Kopecký, CSc.
Plzeň 2013

„Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma Bodové hodnocení porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích zpracoval sám. Veškeré prameny a zdroje informací, které jsem použil k sepsání této práce, byly citovány v poznámkách pod čarou nebo jsou uvedeny v seznamu použitých pramenů a literatury.“

Plzeň, 27. června 2013

_____

Petr Skála

Rád bych tímto poděkoval svému konzultantovi doc. JUDr. Martinu Kopeckému, CSc. za jeho rady a vstřícný přístup, dále celému pedagogickému sboru, který se snaží zachovat naší alma mater, a svým rodičům za jejich podporu.

1 ÚVOD 1

1.1 HISTORICKÉ SOUVISLOSTI 2

2 PŘEDMĚT BODOVÉHO HODNOCENÍ 3

2.1 VÝVOJ MYŠLENKY 5
2.2 BODOVÉ HODNOCENÍ DLE LEGISLATIVY 2006 7

3 BODOVÉ HODNOCENÍ DE LEGE LATA 9

3.1 LEHCE ZÁVAŽNÉ 10
3.1.1 Střední překročení rychlosti - v obci do 20 km/h nebo mimo obec do 30 km/h 10
3.1.2 Neoznačení překážky způsobené řidičem 11
3.1.3 Řízení s telefonem v ruce 11
3.1.4 Jízda bez bezpečnostních pásů 11
3.1.5 Nezastavení před přechodem 12
3.1.6 Přetížený kamion nebo autobus 12
3.1.7 Vyšší překročení rychlosti - v obci o 20 km/h a více nebo mimo obec o 30 km/h a více ... 12
3.1.8 Řízení bez profesního průkazu 13
3.2 STŘEDNĚ ZÁVAŽNÉ 13
3.2.1 Nepoužití autosedačky pro dítě 13
3.2.2 Nedodržení bezpečnostních přestávek 13
3.2.3 Nedání přednosti v jízdě 14
3.2.4 Řízení bez řidičského oprávnění 14
3.2.5 Ohrožení chodce na přechodu 14
3.2.6 Ohrožení chodce mimo silnici nebo při otáčení nebo couvání 15
3.2.7 Ohrožení při přejíždění z pruhu do pruhu 15
3.2.8 Nezastavení na červenou (nebo pokyn "Stůj") 15
3.2.9 Vysoké překročení rychlosti - v obci o 40 km/h a více nebo mimo obec o 50 km/h a více . 17
3.2.10 Technicky nezpůsobilé vozidlo 17
3.3 VYSOCE ZÁVAŽNÉ 18
3.3.1 Nedovolená jízda přes železniční přejezd 18
3.3.2 Nedovolené předjíždění 18
3.3.3 Řízení po zadržení řidičského průkazu 18
3.3.4 Couvání, otáčení nebo jízda v protisměru na dálnici 18
3.3.5 Řízení pod vlivem alkoholu (nad 0,3 promile) 19
3.3.6 Odmítnutí testu na alkohol / na návykové látky 20
3.3.7 Nehoda s usmrcením nebo těžkou újmou na zdraví 21
3.4 Z BODOVÉHO HODNOCENÍ Z ROKU 2006 BYLY POSTUPNĚ ZRUŠENY TYTO PŘESTUPKY 21
3.4.1 Vypuštěno novelou č. 133/2011 Sb. s účinností od 1.8.2011 21
3.5 ZHODNOCENÍ BODOVÉHO HODNOCENÍ 22

4 OTÁZKY VZTAHU BODOVÉHO HODNOCENÍ A SPRÁVNÍHO TRESTÁNÍ 24

4.1 BODOVÉ HODNOCENÍ Z POHLEDU ZÁKONODÁRCE 24
4.2 BODOVÉ HODNOCENÍ Z POHLEDU SOUDŮ 25
4.3 BODOVÉ HODNOCENÍ Z POHLEDU ODBORNÉ VEŘEJNOSTI 26

5 Z POHLEDU ADMINISTRATIVY 28

5.1 PODKLADY PRO ZÁZNAM BODŮ 29
5.2 ZPŮSOBILÝ PODKLAD PRO ZÁZNAM 30

5.3 Informační povinnost 31
5.3.1 Czech POINT 31
5.4 Odebrání řidičského oprávnění 32
5.5 Vrácení řidičského oprávnění 34
5.5.1 Přezkoušení z odborné způsobilosti 35
5.5.2 Dopravně psychologické vyšetření 38
5.6 Odečítání bodů 39
5.6.1 Odečítání bodů z úřední povinnosti 40
5.6.2 Odečítání bodů absolvováním školení bezpečné jízdy 42

6 FAKTICKÝ STAV A MOŽNOST "VYHNUTÍ SE" BODOVÉMU HODNOCENÍ, DLE PLATNÉHO PRÁVA . 43

6.1 Osoby, jichž se bodové hodnocení netýká 44
6.1.1 Osoby požívající imunitu 46
6.2 Záznam bodů a společné řízení 47
6.3 Řízení o námitkách 48
6.4 Osoba blízká, ve světle objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla 50
6.4.1 Osoba blízká 50
6.4.2 Správní delikt provozovatele vozidla 52
6.4.3 Osoba vzdálená 54
6.5 Roční lhůta na projednání přestupku 55

7 BODOVÉ HODNOCENÍ DE LEGE FERENDA 56

7.1 Mladí řidiči a bodové hodnocení 56
7.2 Automatizované řízení vozidla 57

8 ZÁVĚR 57

8.1 Resumé 60

9 ZDROJE 62

9.1 Knižní a časopisecké 62
9.2 Judikatura 63
9.3 Právní předpisy 63
9.4 Akademické práce 64
9.5 Ostatní 64

1 Úvod

Právní úprava reaguje tam, kde etický kodex nebo morálka selhává. Pohyb chodců na chodnících a místech k tomu určených právní úprava neupravuje, přesto systém tohoto pohybu osob neselhává a většina chodců se vyhýbá vpravo a nevznikají zde větší problémy. Samozřejmě rychlost pohybu těchto osob je malá a člověk je fyziologicky nastaven od přírody k tomuto pohybu. Pokud se podíváme na cyklisty na cyklistických stezkách, zde většinou nevznikají vážnější důsledky, ale pokud bychom provoz na těchto stezkách začali zvyšovat, jsem názoru, že po jisté době by bylo třeba užít právní úpravu. To znamená, že předpokladem, aby určité odvětví bylo upraveno zákonem, je vznik negativních důsledků. Což jsou v silničním provozu dopravní nehody a osoby v důsledku dopravních nehod usmrcené, které přinášejí oběti největší. Důsledky dopravních nehod byly prvotním impulzem pro řešení situace na pozemních komunikacích. Systém sankcí existoval, mám na mysli tresty peněžní, ale zřejmě jediným trestem, který je motivací pro řidiče, aby dodržovali pravidla silničního provozu, je hrozba odnětí řidičského oprávnění. Ať už je pro ně důsledek, že řízení vozidla jim přináší jisté potěšení nebo je nezbytné pro jejich pracovní zaměření.

Ve své diplomové práci se budu zabývat bodovým hodnocením ze všech možných úhlů, nejprve poukážu na historii tohoto mladého právního institutu. Dále rozeberu jednotlivé skutkové podstaty přestupků, na které se bodové hodnocení vztahuje. V práci se budu věnovat i problematice bodového hodnocení a správního trestání, zejména, jak chápat odnětí řidičského oprávnění v důsledku dosažení hranice dvanácti trestných bodů, jestliže se nejedná o sankci. Potom se budu věnovat administrativním problémům ohledně bodového hodnocení, kam se body zapisují atd. Dále bych rád rozvedl, jaké jsou podmínky pro znovuzískání řidičského oprávnění. Poté se chci podívat na problematiku bodového hodnocení, jestli nalezneme určitou část osob, na které se bodové hodnocení nevztahuje, nebo je možné obejít institut bodového hodnocení tak, abychom jím nebyli dotčeni, což považuji za cíl své práce. Poslední kapitoly by měly být zhodnocením bodového systému se zamyšlením, co v bodovém systému chybí, a nastíněním budoucí problematiky bodového hodnocení, kterou bude muset zákonodárce vyřešit. Nechci se zabývat jen hmotným právem, ale v dalších

částech práce se chci věnovat i procesní úpravě, zejména praktickému fungování celého systému. Také zde budu reflektovat rozsudky ve správním soudnictví a trestních věcech, které se týkají bodového hodnocení, i když nejsou podle kontinentálního práva, kam spadá právní řád České republiky, pramenem práva. Avšak soudy a orgány, které se zabývají správním trestáním, i když jimi nejsou vázány, tak je často v souladu se zásadou legitimního očekávání respektují.[1]

1.1 Historické souvislosti

Zde zmíním několik skutečností, které podle mého soudu, jsou z právního hlediska zajímavé. Zajímavostí je, že právní úprava silničního provozu sáhá ještě před vynalezení spalovacího motoru.[2] Po listopadové revoluci 1989 upadala vážnost právních předpisů včetně těch, které upravovaly provoz na pozemních komunikacích. Ke zmíněné vážnosti právní úpravy nepřispěla zejména úprava těchto práv a povinností vyhláškou č.99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích. S přijetím listiny základních práv a svobod ústavním zákonem č. 23/1991 Sb. a její následnou recepcí do ústavního pořádku České republiky, s odkazem na článek 2 odstavce 2 a 3, kde je stanoveno, že státní moc lze uplatňovat jen v případech, v mezích a způsobem, který stanoví zákon, a dále, že každý může činit, co není zákonem zakázáno, a nikdo nesmí být nucen činit, co zákon neukládá. Zejména článek 4 odstavce 1, který mimo jiné stanoví, že povinnosti mohou být ukládány toliko na základě zákona a v jeho mezích, začala být stále častěji zpochybňována platnost právní úpravy bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Tyto pochybnosti o platnosti vyhlášky byly vznášeny i v hromadných sdělovacích prostředcích, což se negativním způsobem promítlo do chování účastníků silničního provozu, a to nejen ve smyslu jejího nedodržování, tak i zpochybňování pravomoci Policie ČR.[3]

[1] KNAPP, Viktor. *Teorie práva*. 1. vyd. Praha: C.H. Beck, 1995, s. 133. Právnické učebnice (C.H. Beck). ISBN 3406401775.
[2] ŽIDŮV, Michael. *Přestupky v silničním provozu*. Brno, 2009. 14 s. Dostupné z: http://is.muni.cz/th/134635/pravf_m/. Diplomová práce. Masarykova univerzita, Právnická fakulta. Vedoucí práce Soňa Skulová.
[3] KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi: podle stavu k 1.7.2006*. 2., přeprac. a dopl. vyd. Praha: Linde, 2006, s. 17-18. ISBN 80-7201-613-x.

Těmito pochybnostmi o závaznosti zmíněné vyhlášky se zabýval Ústavní soud ve svém nálezu, kde se s touto právní otázkou vypořádal ve smyslu, že subjekt, který chce vykonávat určitou činnost, k níž ho zákon nenutí, na sebe bere určité povinnosti.[4]

Přibližně od počátku roku 2003 započala fáze reformy veřejné správy, která v oblasti provozu na pozemních komunikacích znamenala převedení působnosti z okresních úřadů převážně na obecní úřady obcí s rozšířenou působností a částečně na krajské úřady.[5]

Z hlediska legislativních změn byl nejdůležitější rok 2006. Nabyl účinnosti zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, který nahradil čtyřicet let používaný zákon č. 71/1967 Sb. Další významnou změnou byla novelizace zákona 200/1990 Sb., o přestupcích. Poslední významnou změnou tohoto roku, z pohledu tématu bodového hodnocení, je zákon č 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, označovaný jako zákon o silničním provozu. Tento zákon zavádí nově bodové hodnocení s účinností od 1. července 2006.

2 Předmět bodového hodnocení

Bodové hodnocení se dá označovat, jako jednání spočívající v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích.[6] Nejedná se o samostatné opatření, kterým je např. pokuta dle zákona o přestupcích. Bodové hodnocení je součástí celého systému instrumentů, jejichž cílem je zvýšení bezpečnosti silničního provozu v České republice. Bodové hodnocení porušení předpisů stanovených zákonem je upraveno v Hlavě V. zákona o provozu na pozemních komunikacích. Jedná se o jednání spočívajících v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a udělením počtu bodů za toto jednání, což je uvedeno v příloze k tomuto zákonu. Dle ustanovení § 123a zákona

[4] Nález ÚS ze dne 12. 2. 1999. sp. zn./č. j.: IV. ÚS 489/98
[5] KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi: podle stavu k 1.7.2006*. 2., přeprac. a dopl. vyd. Praha: Linde, 2006, s. 19. ISBN 80-7201-613-x.
[6] KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi: podle stavu k 1.7.2006*. 2., přeprac. a dopl. vyd. Praha: Linde, 2006, s. 113. ISBN 80-7201-613-x.

se bodovým hodnocením zajišťuje sledování opakovaného páchání přestupků nebo trestných činů spáchaných porušením vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích řidičem motorového vozidla, nebo, že se řidič porušování těchto povinností nedopouští.[7] Zákon zde není zcela přesný, neboť bodové hodnocení se vztahuje i na osoby bez řidičského oprávnění. Bodové hodnocení se vztahuje pouze na řidiče motorových vozidel, což jsou motorová vozidla, která jsou poháněna vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus. Tramvaje nepatří mezi tato vozidla.[8]

Hlavním účelem bodového hodnocení je především odstranit ze silničního provozu ty řidiče, kteří se opakovaně dopouštějí závažných přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Hlavní nespornou výhodou tohoto systému oproti pokutám je, že nezáleží na majetkových poměrech přestupce. Majetkovými poměry přestupce je myšleno, že osoba, která je finančně zajištěna takovým způsobem, že pokuta pro ni není nijak represivním nástrojem,[9] takže vzhledem k jejím příjmům může jít o zanedbatelnou částku. Zde se ovšem naskytuje možnost namítat, že těchto osob je v České republice velice málo, ale ze statistických výzkumů je patrné, že právě tyto osoby často vůbec nerespektují jakákoliv pravidla a porušují dopravní předpisy.

Dále bodové hodnocení vytvořilo čitelnější systém postihů pachatelů dopravních přestupků, který je jednoznačně definován, neboť konkrétní porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích má přiděleno určitý počet bodů.

Nesmíme zapomenout také na preventivní funkci bodového hodnocení. Zahraniční zkušenosti ze států, kde tyto systémy fungují od 70. let 20. století, ukazují, že zavedení bodového hodnocení se na krátkou dobu projevilo příznivě snížením počtu osob usmrcených v souvislosti s dopravními nehodami. Což dle tvrzení Policie ČR se stalo zavedením bodového hodnocení i v České republice, cca na půl roku. Důvodem,

[7] KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi: podle stavu k 1.7.2006*. 2., přeprac. a dopl. vyd. Praha: Linde, 2006, s. 113. ISBN 80-7201-613-x.
[8] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích § 2 písmeno g)
[9] KOVALČÍKOVÁ, Daniela. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář*. 2. vyd. Praha: C.H. Beck, 2011, s. 272. Beckovy komentáře. ISBN 9788074004186.

proč obava z bodového hodnocení trvala jen tak krátkou dobu, byl dle mého soudu nedostatečný dohled Policie ČR na provoz na pozemních komunikacích.[10]

2.1 Vývoj myšlenky

V naší historii existoval systém, který se některými znaky podobal bodovému hodnocení. Jedná se o skládací řidičský průkaz růžové barvy zavedený podle přílohy č. 6 Vídeňské úmluvy z roku 1968, který obsahoval vložky s vyznačením nejzávažnějších přestupků, a při pátém závažnějším přestupku bylo odňato řidičské oprávnění, které řidiči bylo vráceno až po přezkoušení z pravidel silničního provozu.[11] Zde je patrné, že tento problém omezovat řidiče, kteří ohrožují provoz na pozemních komunikacích, existoval již dříve, ale ne v takové míře jako dnes.

Se zavedením bodového hodnocení se v České republice počítalo již v roce 1999 v souvislosti s připravovaným zákonem č.361/2000Sb. Tento původní návrh bodového hodnocení obsahoval oproti stávající úpravě řadu zvláštností. 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 odpustit 3 body, oproti pokročilým řidičům a začátečníkům, jimž se měly odpouštět jen 2 body.[12] *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.*

[10] MAŘÍKOVÁ, Eva. *Bodový systém – problematika výchovného působení a sociálních dopadů.* Brno, 2010. 19 s. Dostupné z: http://dspace.k.utb.cz/handle/10563/12203. Bakalářská práce. Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně. Vedoucí práce Miroslava Kejdová.
[11] 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.
[12] 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.

V případě dosažení 8 až 11 bodů měl být doškolovací trénink nařízen. Proti možnému zneužívání kurzů měla být účast omezena na 1 kurz za 4 roky.[13]

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.[14]

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.[15]

Znovu se o bodovém systému začalo mluvit, jako o jednom stěžejním opatření ke snížení počtu a následků dopravních nehod v České republice do roku 2010, obsaženém v Národní strategii bezpečnosti silničního provozu, který svým usnesením č. 394 ze dne 28. dubna 2004 schválila Česká vláda. Tím se naše republika připojila k iniciativě Evropské komise, která se v roce 2001 zavázala učinit všechno pro to, aby se počty usmrcených na evropských silnicích z více než 40 000 v roce 2000 snížily o 50% v roce 2010. Jedná se o tzv. „Bílou knihu evropské dopravní politiky do 2010 (čas rozhodnout), European transport police for 2010:(time to decide)“ přijatou Evropskou komisí dne 12. září 2001. Cílem strategie v českých podmínkách pak bylo zejména snížení počtu usmrcených osob v silničním provozu na polovinu úrovně roku 2002, tj. na 650 osob.[16]

[13] 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.
[14] tamtéž
[15] tamtéž
[16] KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 2. aktualizované vyd. Praha: Leges, 2011, s. 523. ISBN 9788087576014.

2.2 Bodové hodnocení dle legislativy 2006

Nově zavedené bodové hodnocení se vyznačuje řadou základních charakteristických rysů. Zejména se jedná o systém trestných bodů, které se přičítají až do celkové výše 12 bodů. Hromadné sdělovací prostředky tuto skutečnost někdy prezentují opačně a laická veřejnost se často domnívá, že se body odečítají. Jedním ze států, kde se body odečítají je Francie. V zahraničí se počet bodů pohybuje v rozmezí od specifického systému 3x a dost až po hranici 25 bodů.[17] Bodové hodnocení je přímo součástí zákona, a to v § 123a zákona o provozu na pozemních komunikacích. Dalším specifikem této právní úpravy je, že bodové hodnocení i se sazebníkem pokut je přímo vtěleno do zákona. Do budoucna to znamená, že změna je přípustná jen novelizací zákonné právní úpravy.[18] Dále ustanovení zákona o provozu na pozemních komunikacích zasahuje do blokového řízení a přímo uvádí, které přestupky podléhající bodovému hodnocení nelze řešit v blokovém řízení. Jedná se zejména o závažnější přestupky, kde lze uložit zákaz řízení motorových vozidel. Bodové hodnocení v platné legislativě upustilo od myšlenky, kterou mělo v roce 1999, o níž jsem se zmínil již dříve, a to rozlišovat mezi skupinami řidičů na začátečníky a profesionály. Ze zákona vyplývá, že ne všechna porušení pravidel silničního provozu podléhají bodovému hodnocení, např. zastavení v místě, kde je to dopravní značkou zakázáno, nebude podléhat bodovému hodnocení.

Body jsou řidičům zaznamenávány až s pravomocným rozhodnutím za spáchaný přestupek. Počty bodů za konkrétní přestupek jsou zákonem taxativně vymezeny. Při takovém záznamu nemůže správní orgán využít správního uvážení na rozdíl od pokuty, kde tuto možnost má ze zákona.

K bodovému hodnocení z hlediska práva a spravedlnosti lze mít jisté výhrady, v případě, kdy řidič spáchá přestupek, ze kterého nevzniká žádná škoda. Například

[17] Informace Ministerstva dopravy o stavu bodového systému v ČR: Bodovaní řidiči. In: [online]. [cit. 2013-06-20]. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/9C72EB64-F6DB-4E35-BE7E-1037FF393DFF/0/1304_BR.pdf

[18] HENDRYCH, Dušan. *Správní právo: obecná část*. 7. vyd. Praha: C.H. Beck, 2009, s. 63. Právnické učebnice (C.H. Beck). ISBN 9788074000492.

porušení povinnosti být za jízdy připoután, potom za tento přestupek mu budou připsány tři body do karty řidiče, avšak naproti tomu pokud způsobí dopravní nehodu a účastníci se shodnou na viníkovi a škoda nebude převyšovat 100 000 tisíc korun na vozidlech a nevznikne škoda na majetku třetích osob, nebudou povinni přivolat policii ČR, jak tomu bylo doposud.[19]Nespravedlnost se dá spatřovat v tom, že řidič, který nezpůsobí kolizní následek, bude potrestán, zatímco viník dopravní nehody, který mohl způsobit mnohem závažnější přestupek, jako například nedání přednosti v jízdě, kde mohl být ohrožen život a zdraví dalších osob, nebude potrestán vůbec. Jediný pro něj negativní důsledek je, že může přijít o bonusy, které poskytují pojišťovny za bezeškodní průběh u povinného ručení.[20]

Pokud řidič spáchá více přestupků jedním skutkem, například překročí maximální povolenou rychlost a k tomu bude ještě držet telefonní zařízení v ruce, bude potrestán za nejpřísněji obodovaný přestupek.

Preventivní složka zahrnuje možnost každého řidiče aktivně čelit hrozbě ztráty řidičského oprávnění, neboť řidiči motorových vozidel se po zákonem stanovené době, kdy se nedopouští žádného bodově hodnoceného jednání, za které by byli pravomocně postiženi, se určitý počet bodů odečítá. Další preventivní složka, která však vznikla spíše nedopatřením zákonodárce, je, že veřejná správa nemá povinnost informovat o aktuálních změnách a stavu bodových kont řidičů, což může vnášet určitou nejistotu, tím pádem řidiči si budou počínat v provozu na pozemních komunikacích tak, aby se jednání zařazeného do bodového hodnocení nedopouštěli. Veřejná správa je povinna informovat řidiče až ve chvíli, kdy řidič dosáhl 12 bodů, společně s tím, že má odevzdat řidičský průkaz. Tato informace přichází pozdě a postrádá výchovný účinek.[21]
V Německu taková preventivní složka existuje. Bodové hodnocení má podobu 18 bodů a řidič je celkem dvakrát upozorněn na možnost odebrání řidičského oprávnění a po druhém varování je mu přikázán zdokonalovací kurz. Až napotřetí je mu řidičské

[19] KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi: podle stavu k 1.7.2006*. 2., přeprac. a dopl. vyd. Praha: Linde, 2006, s. 117. ISBN 80-7201-613-x.
[20] [online]. [cit. 2013-06-18]. Dostupné z: http://www.abcpojisteni.cz/bezeskodni-prubeh-allianz
[21] KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 2. aktualizované vyd. Praha: Leges, 2011, s. 523-524. ISBN 9788087576014.

oprávnění odejmuto. Dle mého soudu taková preventivní složka v našem systému chybí, řidič nemá možnost ovlivnit svým chováním ztrátu řidičského oprávnění.

3 Bodové hodnocení de lege lata

Abychom mohli bodové hodnocení na předmětné řidiče aplikovat, musí nejprve naplnit skutkovou podstatu přestupku či trestného činu. *Každá skutková podstata přestupku je charakterizována čtyřmi základními skupinami znaků: objektem, objektivní stránkou, subjektem a subjektivní stránkou.*[22] Objekt, neboli zájmem chráněný zákonem, je u všech těchto přestupků a trestných činů společný a je jím bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích.[23] Objektivní stránka je vztah mezi jednáním a následkem.[24] Subjektem přestupku je řidič. Subjektivní stránka neboli otázka zavinění u dopravních přestupků je nedbalostní, a to buď nedbalost vědomá či nevědomá.[25]
V kapitole bodové hodnocení de lega lata budu zpracovávat přestupky od nejméně závažných až po ty nejzávažnější. Budu srovnávat, jak se změnila úprava, která byla v roce 2006 novinkou, a dnes v roce 2013 už se dá označovat za zažitý právní institut. Největší změnou je, že výši většiny pokut, ať už v blokovém řízení, tak ve správním řízení, nalezneme přímo v zákoně o provozu na pozemních komunikacích. Motivačním kriteriem, aby řidič souhlasil s přestupkem, a tento byl projednán v blokovém řízení, je, že pokuty jsou nižší a nemusí hradit náklady řízení,[26] což ale není zohledněno v bodovém hodnocení, zde se počet bodů neliší v souvislosti s typem řízení. V roce 2006 bychom je hledali marně, tam bychom nalezli jen bodové hodnocení, ale výše pokut byla upravena v zákoně o přestupcích. Nejzávažnější činy upravuje trestní zákoník, kde viníkům hrozí trest nejvyšší, a to odnětí svobody.

[22] MATES, Pavel. *Základy správního práva trestního*. 3. vyd. Praha: C.H. Beck, 2002, s. 33. Beckova skripta. ISBN 8071797898.
[23] KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi: podle stavu k 1.7.2006*. 2., přeprac. a dopl. vyd. Praha: Linde, 2006, s. 33. ISBN 80-7201-613-x.
[24] HENDRYCH, Dušan. *Správní právo: obecná část*. 7. vyd. Praha: C.H. Beck, 2009, s. 456. Právnické učebnice (C.H. Beck). ISBN 9788074000492.
[25] KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 2. aktualizované vyd. Praha: Leges, 2011, s. 604. ISBN 9788087576014.
[26] KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 2. aktualizované vyd. Praha: Leges, 2011, s. 605. ISBN 9788087576014.

Jako určující element pro závažnost přestupku či trestného činu proti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích budu brát v úvahu, jestli je možné přestupek projednat v blokovém řízení, nebo zdali se daný delikt musí projednat ve správním řízení dle zákona, popřípadě jestli lze uložit zákaz činnosti. Přestupky se 7 body zařadím automaticky mezi ty nejzávažnější.

3.1 Lehce závažné

3.1.1 Střední překročení rychlosti - v obci do 20 km/h nebo mimo obec do 30 km/h

Nejméně závažným přestupkem, a také nejčastějším[27] dle bodového hodnocení a dle platné legislativy, je překročení nejvyšší dovolené rychlosti o více než 5 km/h a méně než 20 km/h v obci nebo o více než 10 km/h a méně než 30km/h mimo obec. Tento přestupek je z hlediska bodového hodnocení ohodnocen 2 trestnými body.
V blokovém řízení je stanovena pokuta do 1 000 Kč, ve správním řízení 1 500 až 2 500 Kč. [28] Oproti účinné právní úpravě v roce 2006 je změna, že bodovému hodnocení nepodléhá mírné překročení nejvyšší dovolené rychlosti, a to v obci do 5 km/h a mimo obec do 10 km/h. Za důkazně prokázané překročení maximální povolené rychlosti, při měření radarem Policií ČR, se má dle doporučení ministerstva dopravy až překročení rychlosti s odchylkou ± 3 km/h a v rychlostech nad 100 km/h ± 3 procenta. Překročení rychlosti 50 km/h tedy lze považovat za prokázané až při hodnotě na radaru 53km/h a vyšší.[29]

[27] Informace o stavu bodového systému v České republice za I. Q 2013. In: [online]. 2013. vyd. [cit. 2013-06-24]. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/BA733C92-4D0C-420E-A46C-D2DACC412537/0/2013_1Q_PaT.pdf
[28] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích §125c odst. 4 a odst. 5
[29] Doporučení Ministerstva dopravy k jednotnému postupu při řešení přestupku souvisejících s rychlostí jízdy ze dne 4.8.2006: spis znač. 89/2006-160-LEG/1. In: [online]. [cit. 2013-06-24]. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/0BBBCBC0-80A2-47A3-BBD1-7742A5C5419E/0/Doporu%C4%8Den%C3%ADkjednotn%C3%A9mupostupup%C5%99i%C5%99e%C5%A1en%C3%ADp%C5%99estupk%C5%AFrychlostn%C3%ADj%C3%ADzda.doc

3.1.2 Neoznačení překážky způsobené řidičem

Jeden z přestupků, který zůstal zachován a nebyl novelizován, je neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích. Tento přestupek je ohodnocen 2 body a pokutou v blokovém řízení do 2 000 Kč, ve správním řízení 1 500 až 2 500 Kč.[30]

3.1.3 Řízení s telefonem v ruce

Dalším častým přestupkem je držení telefonního nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla. Čeští řidiči před účinností bodového hodnocení obcházeli zákon, jelikož původní znění přestupku postihovalo jen ty řidiče, kteří drželi telefon v ruce, pokud ovšem telefonní zařízení drželi hlavou, přesněji v místech mezi ramenem a hlavou, přestupku se nedopouštěli.[31] Tento přestupek je z hlediska bodového hodnocení ohodnocen 2 trestnými body.
V blokovém řízení je pokuta do 1 000 Kč, ve správním řízení 1 500 až 2 500 Kč.[32] Zde novelizace snížila za tento delikt ze 3 na 2 trestné body. Výjimku má horská služba při řešení mimořádných situací, která za této podmínky může držet telefonní zařízení v ruce. Za důkazně prokázané dle rozsudku Nejvyššího správního soudu, je i v případě, že řidič drží telefonní přistroj, a je objektivně spatřen lidským zrakem z protijedoucího vozidla.[33]

3.1.4 Jízda bez bezpečnostních pásů

Porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu je za 3 body. V blokovém řízení lze uložit pokutu do 2 000 Kč, ve správním řízení od 1 500 do 2 500 Kč.[34] Tento přestupek se dočkal novelizace právní úpravy, a to zpřísněním a je nově hodnocen za 3 body, v roce 2006 to byly jen 2 trestné body. Dle judikatury musí být řidič připoután již před začátkem, od okamžiku kdy uvede automobil do pohybu vpřed, tedy od okamžiku uvedení automobilu do pohybu až

[30] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích §125c odst. 4 a odst. 5
[31] BERAN, Tomáš. *Nová pravidla silničního provozu: bodový systém a další změny silničního zákona*. Vyd. 1. Brno: Computer Press, 2006, s. 47-48. Rady a tipy pro řidiče, 8. ISBN 80-251-0909-7.
[32] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích §125c odst. 4 a odst. 5
[33] Rozsudek NSS ze dne 24.10.2008, sp. zn./č. j.: 1 As 64/2008-42
[34] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích §125c odst. 4 a odst. 5

do ukončení jízdy.[35] Před rozsudkem tu panovaly výklady, *že povinnost je splněna, jestliže se řidič kdykoliv za jízdy připoutá a nikoliv, že má být připoután po celou dobu jízdy.*[36]

3.1.5 Nezastavení před přechodem

Nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit. V rámci bodového hodnocení se přičtou 3 trestné body. Za tento přestupek lze uložit v blokovém řízení pokutu do 2 500 Kč. Ve správním řízení je pokuta v rozmezí od 2 500 do 5 000 Kč.[37] Dále se uloží zákaz činnosti na 1 až 6 měsíců, pokud se řidič tohoto dopustí dvakrát či vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích. Zde nesmím zapomenout zmínit, že chodec nemá toto právo u tramvaje, která nemusí zastavit před přechodem, a za druhé na řidiče tramvaje se bodový systém nevztahuje.

3.1.6 Přetížený kamion nebo autobus

Častým přestupkem spáchaným dopravci je překročení povolených hodnot stanovených jiným právním předpisem při kontrolním vážením vozidla podle jiného právního předpisu. Toto je hodnoceno za 3 body dle bodového hodnocení, ale dle povahy přestupku jsou poměrně vyšší pokuty. Ve zkráceném blokovém řízení je výše pokuty do 15 000 Kč a ve správním řízení až 500 000 Kč.[38] Ovšem není stanovena dolní hranice, to znamená dle správního uvážení je rozptyl dle mého soudu až moc široký.

3.1.7 Vyšší překročení rychlosti - v obci o 20 km/h a více nebo mimo obec o 30 km/h a více

Překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 20 km/h a více v obci nebo o 30 km/h a více mimo obec. V rámci bodového hodnocení se přičtou 3 trestné body. Za tento přestupek lze uložit v blokovém řízení pokutu do 2 500 Kč a ve správním řízení je pokuta v rozmezí od 2 500 do 5 000 Kč. Dále se uloží zákaz činnosti na 1 až 6 měsíců, pokud se řidič tohoto dopustí dvakrát či

[35] Rozsudek NSS ze dne 18.7.2007, sp. zn./č. j.: 1 As 24/2006-86
[36] BERAN, Tomáš. *Nová pravidla silničního provozu: bodový systém a další změny silničního zákona*. Vyd. 1. Brno: Computer Press, 2006, s. 51. Rady a tipy pro řidiče, 8. ISBN 80-251-0909-7.
[37] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích §125c odst. 4 a odst. 6
[38] Zákon č. 13/1997Sb., o pozemních komunikacích §42a odst. 7

vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích.[39] Pokud se řidič v rozhodné době 12 měsíců dopustí přestupku podruhé, nelze už jej projednat v blokovém řízení.

3.1.8 Řízení bez profesního průkazu

Řízení motorového vozidla bez držení platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče, zkráceně řízení bez profesního průkazu, je nově hodnoceno za 3 body. Osvědčení o profesní způsobilosti řidiče vydává obecní úřad s rozšířenou působností, na základě potvrzení o absolvované výuce a výcviku.[40] Tento přestupek nelze řešit ve zkráceném blokovém řízení. Pokuta ve správním řízení je 5000 až 10 000 Kč a zákaz činnosti na 6 měsíců až 1 rok.[41]

3.2 Středně závažné

3.2.1 Nepoužití autosedačky pro dítě

Porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí podle § 6 zákona o provozu na pozemních komunikacích. Tento přestupek se poměrně značně z pohledu bodového hodnocení zpřísnil z 2 bodů na 4 body. Nebyl rozdíl mezi tím, jestli povinnost připoutat se porušil řidič nebo dítě. Zde ovšem podle mého soudu zákonodárci šli správnou cestou, protože dítě často nemůže ovlivnit, jestli se připoutá a použije autosedačku. Dospělý tuto volbu má. Za tento přestupek lze uložit v blokovém řízení pokutu do 2000 Kč, ve správním řízení 1500 až 2500 Kč.[42]

3.2.2 Nedodržení bezpečnostních přestávek

Překročení maximální doby řízení nebo nedodržení minimální doby odpočinku o 20% a více nebo nedodržení bezpečnostní přestávky o 33% a více podle jiných právních předpisů. Tento přestupek je hodnocen 4 trestnými body. V blokovém řízení je pokuta

[39] Zákon 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích §125c odst. 4 , odst. 5 a odst. 6
[40] Metodický pokyn „ Propojení eTestů a centrálního registru řidičů – Eliška“. In: [online]. [cit. 2013-06-24]. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/7B732CFC-6BCA-43DD-A7B4-777CD164A5A1/0/242010160PPZR1_DoplnenimetodikyvydavaniPPZR.doc
[41] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích §125c odst. 4 , odst. 5 a odst. 6
[42] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích §125c odst. 4 a odst. 6

do 5 000 Kč, ve správním řízení do 10 000 Kč a lze uložit zákaz činnosti na 6 až 12 měsíců.[43]

3.2.3 Nedání přednosti v jízdě

Nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě. Zákonná definice "dát přednosti v jízdě", je povinnost řidiče nezahájit jízdu nebo jízdní úkon nebo v nich nepokračovat, jestliže by řidič, který má přednost v jízdě musel náhle změnit směr nebo rychlost jízdy. Tento přestupek je hodnocen 4 trestnými body. V blokovém řízení lze uložit pokutu do 2 500 Kč, ve správním řízení 2 500 až 5 000 Kč. Dále se uloží zákaz činnosti na 1 až 6 měsíců, pokud se tohoto řidič dopustí dvakrát či vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích.[44] Pokud se řidič dopustí podruhé v rozhodné době 12 měsíců, nelze přestupek řešit v blokovém řízení.

3.2.4 Řízení bez řidičského oprávnění

Řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění. Za tento přestupek jsou započítávány 4 body, před novelizací 2011 to bylo 7 bodů. Ovšem nelze jej řešit ve zkráceném blokovém řízení. Pokuta ve správním řízení je 25 000 až 50 000 Kč a zákaz činnosti na 1 až 2 roky.[45] Ovšem musíme rozlišovat, pokud osoba již měla zákaz činnosti, dopouští se trestného činu maření úředního rozhodnutí a bodový systém bude nejméně citelným trestem. Před účinností nového trestního zákoníku, tedy do 31. 12. 2009, bylo řízení bez řidičského oprávnění trestným činem s hrozícím trestem až do jednoho roku.[46]

3.2.5 Ohrožení chodce na přechodu

Při řízení vozidla ohrožení chodce na přechodu a neumožnění nerušeného a bezpečného přejití vozovky. Tento přestupek je hodnocen za 4 trestné body.
V blokovém řízení lze uložit pokutu do výše 2 500 Kč. Pokuta ve správním řízení je

[43] Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích § 23 odst. 1 , odst. 2 a odst. 3
[44] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích §125c odst. 4 , odst. 5 a odst. 6
[45] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích §125c odst. 4 , odst. 5 a odst. 6
[46] BERAN, Tomáš. *Nová pravidla silničního provozu: bodový systém a další změny silničního zákona*. Vyd. 1. Brno: Computer Press, 2006, s. 39. Rady a tipy pro řidiče, 8. ISBN 80-251-0909-7.
Zákon č. 140/1961 Sb., Trestní zákon §180d

2 500 Kč až 5 000 Kč. Dále se uloží zákaz činnosti na 1 až 6 měsíců, pokud se tohoto řidič dopustí dvakrát či vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích.[47] Pokud se řidič dopustí podruhé v rozhodné době 12 měsíců, nelze přestupek řešit v blokovém řízení.

3.2.6 Ohrožení chodce mimo silnici nebo při otáčení nebo couvání

Ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení nebo couvání. V rámci bodového hodnocení se přičte 5 bodů. V roce 2006 byl hodnocen jako přestupek za 4 trestné body. V blokovém řízení lze uložit pokutu do výše 2 500 Kč. Ve správním řízení hrozí sankce 2 500 až 5 000 Kč. Dále se uloží zákaz činnosti na 1 až 6 měsíců, pokud se tohoto řidič dopustí dvakrát či vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích.[48] Pokud se řidič dopustí podruhé v rozhodné době 12 měsíců, nelze přestupek řešit v blokovém řízení.

3.2.7 Ohrožení při přejíždění z pruhu do pruhu

Ohrožení jiného řidiče při přejíždění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého. V rámci bodového hodnocení se přičte 5 trestných bodů. Ve zkráceném blokovém řízení lze uložit pokutu do výše 2 000 Kč. Ve správním řízení je pokuta v rozmezí od 1 500 do 2 500 Kč.[49]

3.2.8 Nezastavení na červenou (nebo pokyn "Stůj")

Nezastavení vozidla na signál, který přikazuje řidiči zastavit vozidlo nebo nezastavení vozidla na pokyn "Stůj" daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou k řízení tohoto provozu. V rámci bodového hodnocení se přičte 5 trestných bodů. Ve zkráceném blokovém řízení lze uložit pokutu do výše 2 500 Kč. Ve správním řízení je pokuta v rozmezí od 2 500 do 5 000 Kč. Dále se uloží zákaz činnosti na 1 až 6 měsíců, pokud se řidič tohoto dopustí dvakrát či

[47] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích §125c odst. 4 , odst. 5 a odst. 6
[48] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích §125c odst. 4 , odst. 5 a odst. 6
[49] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích §125c odst. 4 a odst. 6

vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích.[50] Pokud se řidič dopustí podruhé v rozhodné době 12 měsíců, nelze přestupek řešit v blokovém řízení.

Zde nalezneme diskutovanou otázku pravomoci obecní a městské policie. Problematika spočívá v tom, jestli hlídka obecní policie mohla projednat nezastavení na červenou v blokovém řízení, protože pokud se podíváme do zákonů, tak tuto pravomoc nenalezneme. Výklad na straně Ministerstva dopravy a obecní policie byl úsměvný a to, že projetí na červenou je jízda do míst, kam je vjezd zakázán. Červený signál „Stůj" přikazuje zastavit.[51] Jedná se tedy o povinnost zastavit a nikoli nevjíždět. Proti tomuto extenzivnímu výkladu protestovali řidiči, které podpořil ombudsman. Ministerstvo dopravy poučilo obecní policii. *V souladu se zákonem tedy napříště obecní policie blokovou pokutu za jízdu na červenou ukládat nebude, sepíše s řidičem záznam o podezření ze spáchání přestupku a předá ho obecnímu úřadu, který ve správním přestupkovém řízení rozhodne o potrestání řidiče.*[52] Problematická právní otázka spočívá v tom, zda jsou vydána rozhodnutí o uložení blokové pokuty nicotná. Pokud bychom označili tyto uložené pokuty v blokovém řízení za nicotné, k vybraným pokutám by nebyl právní důvod, a proto by se vybrané pokuty musely vrátit. Podobně i body zapsané do karet řidičů.

Dle mého soudu je rozhodné, že řidiči spáchali přestupek a s přestupkem souhlasili stejně jako s uložením pokuty v blokovém řízení. To je jeden z důvodů, proč je nepovažuji za nicotné. Podle doc. JUDr. Martina Kopeckého, který také zastává názor, že rozhodnutí nejsou nicotná, a to z důvodů, že se nejedná o rozhodnutí orgánu absolutně nepříslušného. Pokud by převažoval názor, že se jedná o rozhodnutí nicotná, pak by řidič, který pozbyl řidičské oprávnění, mohl aplikovat náhradu škody způsobenou nesprávným úředním postupem. Podmínkou pro náhradu škody by ovšem

[50] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích §125c odst. 4 , odst. 5 a odst. 6
[51] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích §70 odst. 2, písm. a)
[52]Jízdu na červenou pokutuje správní orgán, nikoli obecní policie. [online]. [cit. 2013-06-18]. Dostupné z: http://www.ochrance.cz/tiskove-zpravy/tiskove-zpravy-2011/jizdu-na-cervenou-pokutuje-spravni-organ-nikoli-obecni-policie/
Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích § 86

mělo být vyčerpání opravného prostředku, a to řízení o námitkách.[53] Pro téma bodového hodnocení je tedy rozhodné, pokud by převážil názor, že se jedná o nicotná rozhodnutí, body by mu musely být odečteny z úřední povinnosti. Pokud by se tak nestalo, měl by řidič využít řízení o námitkách, a to zejména v případě dosažení 12 bodů. Otázkou zůstává, zda řidiči mají právní vědomí o tom, že existuje řízení o námitkách, a že lhůta pro podání námitek není omezená.

3.2.9 Vysoké překročení rychlosti - v obci o 40 km/h a více nebo mimo obec o 50 km/h a více

Překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 40 km/h a více v obci nebo o 50 km/h a více mimo obec. V rámci bodového hodnocení se přičte 5 trestných bodů. Tento přestupek nelze řešit ve zkráceném blokovém řízení. Ve správním řízení je pokuta v rozmezí od 5 000 do 10 000 Kč. Dále se uloží zákaz činnosti na 6 měsíců až 1 rok.[54]

3.2.10 Technicky nezpůsobilé vozidlo

Řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. V rámci bodového hodnocení se přičte 5 trestných bodů. Tento přestupek nelze řešit ve zkráceném blokovém řízení. Ve správním řízení je pokuta v rozmezí 5 000 až 10 000 Kč. Dále se uloží zákaz činnosti na 6 měsíců až 1 rok.[55] Tento přestupek se z hlediska bodového hodnocení dočkal zpřísnění, a to ze 4 trestných bodů na 5, oproti úpravě z roku 2006.

[53]Blíže KOPECKÝ, Martin. *Odborné stanovisko: k důsledkům postupů strážníků Městské policie hlavního města Prahy spočívajících v ukládání blokových pokut řidiči za porušení povinnosti zastavit vozidlo na signál s červeným světlem „Stůj“*. Praha, 2013.
dále Zákon č. 82/1998 Sb., o odpovědnosti za škodu způsobenou při výkonu veřejné moci rozhodnutím nebo nesprávným úředním postupem
[54] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích §125c odst. 4 , odst. 5 a odst. 6
[55] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích §125c odst. 4 , odst. 5 a odst. 6

3.3 Vysoce závažné

3.3.1 Nedovolená jízda přes železniční přejezd

Vjíždění na železniční přejezd v případech, ve kterých je to zakázáno. V rámci bodového hodnocení se přičte 7 trestných bodů. Tento přestupek je také jediný ze sedmi bodové škály, který lze řešit ve zkráceném blokovém řízení, pokuta je do 2 500 Kč. Ve správním řízení je pokuta v rozmezí od 2 500 do 5 000 Kč. Dále se uloží zákaz činnosti na 1 až 6 měsíců, pokud se řidič dopustí dvakrát či vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích. [56] Pokud se řidič dopustí podruhé v rozhodné době 12 měsíců, nelze přestupek řešit v blokovém řízení. Tento přestupek je nově hodnocen přísněji, v roce 2006 to bylo jen za 6 trestných bodů v rámci bodového hodnocení.

3.3.2 Nedovolené předjíždění

Předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to zákonem zakázáno. Tento přestupek je hodnocen 7 trestnými body a nelze řešit ve zkráceném blokovém řízení. Ve správním řízení hrozí pokuta od 5 000 až do 10 000 Kč a zároveň zákaz činnosti na 6 měsíců až 1 rok.[57] Tento přestupek byl novelizací zpřísněn, a to z 6 na 7 trestných bodů.

3.3.3 Řízení po zadržení řidičského průkazu

Řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržen řidičský průkaz. Tento přestupek z hlediska bodového hodnocení je za 7 trestných bodů a nelze jej řešit ve zkráceném blokovém řízení. Ve správním řízení hrozí pokuta od 5 000 až do 10 000 Kč, a dále zákaz činnosti na 6 měsíců až 1 rok. Tento přestupek byl novelizací zpřísněn, a to z 6 na 7 trestných bodů.

3.3.4 Couvání, otáčení nebo jízda v protisměru na dálnici

Při jízdě na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla otáčení se nebo jízda v protisměru nebo couvání v místě, kde to není dovoleno. Tento nebezpečný přestupek pro ostatní účastníky silničního provozu je z hlediska bodového hodnocení ohodnocen 7

[56] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích §125c odst. 4 , odst. 5 a odst. 6
[57] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích §125c odst. 4, odst. 5 a odst. 6

trestnými body. Dle právní úpravy z roku 2006 byl tento přestupek hodnocen mírněji, a to 6 trestnými body. Tento přestupek nelze projednat ve zkráceném blokovém řízení. Ve správním řízení hrozí pokuta 5 000 až 10 000 Kč a zákaz činnosti na 6 měsíců až 1 rok.

3.3.5 Řízení pod vlivem alkoholu (nad 0,3 promile)

Řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholu nebo v takové době po požití alkoholu, po kterou je řidič ještě pod jeho vlivem, je-li zjištěný obsah alkoholu u řidiče vyšší než 0,3 promile, nebo řízení vozidla bezprostředně po užití jiné návykové látky nebo v takové době po užití jiné návykové látky, po kterou je řidič ještě pod jejím vlivem. Tento přestupek je z hlediska bodového hodnocení ohodnocen 7 trestnými body. Dle účinné legislativy 2006 byl hodnocen mírněji, a to za 6 trestných bodů. Tento přestupek nelze řešit ve zkráceném blokovém řízení.

Pokud se jedná o bezprostřední požití alkoholického nápoje, pak ve správním řízení lze uložit pokutu 2 500 až 20 000 Kč a zákaz činnosti 6 měsíců až 1 rok. Pokud se jedná o stav, který vylučuje způsobilost k řízení motorového vozidla je dolní hranice pokuty vyšší, a to 25 000 až 50 000Kč. Obecně uznávanou hranicí pro stav vylučující způsobilost k řízení motorového vozidla se považuje 1 promile,[58] ale nevylučuje se, že tento stav lze posoudit i při nižší hranici.[59] Po dosažení této hranice se nebude čin posuzovat jako přestupek, ale jako trestný čin, kde hrozí odnětí svobody až do 3 let a peněžitý trest a zákaz činnosti na 1 rok až 10 let.

Do 1. srpna 2011 podléhalo bodovému hodnocení řízení vozidla pod vlivem alkoholu, a to v míře menší nebo rovné 0,3 promile, veřejnosti známý jako ″zbytkový alkohol″. Zákonodárce vypustil toto porušení ze systému bodového hodnocení, a to dle mého soudu z důvodu nepřesnosti měření při dechové zkoušce, která je orientační a může dosahovat nepřesnosti až do 0,25 promile. Často podléhalo diskuzím, že toto nepatrné porušení mohou ovlivnit i potraviny, jako je například kokos, nebo i

[58] Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 22.8.2007, sp. zn./č. j.: 5 Tdo 874/2007
[59] KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi: podle stavu k 1.7.2006*. 2., přeprac. a dopl. vyd. Praha: Linde, 2006, s. 79. ISBN 80-7201-613-x.

vyplachování ústní dutiny ústní vodou, která může obsahovat alkohol. Toto provinění podléhalo 3 bodům v rámci bodového hodnocení.

3.3.6 Odmítnutí testu na alkohol / na návykové látky

Odmítnutí řidiče podrobit se vyšetření podle jiného právního předpisu ke zjištění, zda řidič není ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoli to nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví. Tento přestupek nelze řešit ve zkráceném blokovém řízení a je ohodnocen 7 trestnými body. Ve správním řízení hrozí pokuta 25 000 až 50 000 Kč a zákaz činnosti 1 až 2 roky. Testu na alkohol se v praxi používá orientační dechová zkouška, a pokud je tato zkouška pozitivní, provádí se lékařské vyšetření ke zjištění ovlivnění alkoholem. Pro naplnění skutkové podstaty není podstatné, jestli je či není řidič ovlivněn alkoholem.[60] Pokud se předmětný řidič podrobí dechové zkoušce a dále odmítne lékařské vyšetření, které bude považovat za nadbytečné, stejně se dopouští výše zmíněného přestupku, jelikož má povinnost se podrobit oběma těmto vyšetřením. Smyslem tohoto přestupku je trestat nespolupráci řidiče.[61]

Po zkoumání dané problematiky zde nastíním jeden z extremních výkladů, jedná se spíše o právní úvahu. V naší legislativě se často vyskytuje problém s doručováním. A co je považováno za odmítnutí zásilky, má se i mlčení adresáta považovat za nesouhlas? Dospělo se k názorům, že nelze považovat za odmítnutí zásilky zavření dveří poštovnímu doručovateli. Abych upřesnil, kam tím mířím, pravomocí Policie je zastavit vozidlo, ale pokud by náš řidič sice zastavil vozidlo, a dále by nijak s policistou nezačal komunikovat, a nadále by seděl ve vozidle a předstíral by, že jej neslyší, dalo by se toto jednání označit jako odmítnutí dechové zkoušky? Pokud by řidič totiž seděl ve vozidle do té doby, než by si byl jist, že alkohol v krvi již jeho tělo odbouralo (cca 2 hodiny), a pak by teprve započal komunikaci, pak by jeho dechová zkouška byla pravděpodobně negativní. Samozřejmě je tento výklad velmi na hraně, protože policista má oprávnění

[60] Rozsudek NSS ze dne 1.2.2006, sp. zn./č. j.: 1 As 7/2005-78
[61] Rozsudek NSS ze dne 24.10.2007, sp. zn./č. j.: 1 As 33/2007-150

dopravní prostředek otevřít, ovšem pod podmínkou, že k tomu má zákonný důvod, např. podezření z trestné činnosti.[62]

3.3.7 Nehoda s usmrcením nebo těžkou újmou na zdraví

Nejzávažnějším jednáním, které patří do bodového hodnocení, je způsobení dopravní nehody porušením povinnosti řidiče, při které došlo k usmrcení nebo k těžké újmě na zdraví jiné osoby. Tento čin nelze řešit ve zkráceném blokovém ani správním řízení. Z hlediska bodového hodnocení je ohodnocen 7 trestnými body. Dle trestního zákoníku hrozí odnětí svobody až na 10 let a zákaz činnosti od 1 roku až na 10 let.[63]

3.4 Z bodového hodnocení z roku 2006 byly postupně zrušeny tyto přestupky

3.4.1 Vypuštěno novelou č. 133/2011 Sb. s účinností od 1.8.2011

Neoprávněné užití zvláštního výstražného světla oranžové a modré barvy, popřípadě doplněno zvláštním zvukovým výstražným znamením za 1 bod.

Porušení zákona o pozemních komunikacích, týkající se povinnosti osvětlení vozidla. Jedná se o povinnost užití obrysových, potkávacích a mlhových světel. Řidič byl za toto porušení ohodnocen 1 trestným bodem.

Nedovolené užití dálnice nebo silnice pro motorová vozidla nemotorovým vozidlem nebo motorovým vozidlem, jehož konstrukce nebo technický stav neumožňuje dosažení rychlosti 80 km/h. Neoprávněné užití vyhrazeného jízdního pruhu. Oba tyto přestupky byly za 1 bod v rámci bodového hodnocení. Dále nedovolená jízda po tramvajovém pásu, která byla ohodnocena za 2 trestné body.

Porušení povinností vyplývající ze značky ″ Obytná zóna ″ nebo ″ Pěší zóna ″. Jedná se zejména o parkování (stání), které je v obytné zóně dovoleno jen na vyznačených místech a porušení vjezdu do pěší zóny. Novelou od 22. 8. 2007 nebylo

[62] Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii ČR § 42
[63] Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník § 143, § 147 a § 148

bodováno u značek ″ Obytná zóna ″ nebo ″ Pěší zóna ″. Byly označeny jako informativní, zatímco dříve přestupky podléhaly 1 bodu.

Omezení jízdy některých vozidel dle § 43 zákona o pozemních komunikacích. Jedná se o omezení nákladní dopravy v časech pracovního klidu, který je zpřísněn v období letních prázdnin, to znamená červenec a srpen, kdy se to týká i pátku. Toto porušení bylo hodnoceno 2 body v rámci bodového hodnocení.

Řízení vozidla, které užívá jinou registrační značku, než byla vozidlu přidělena. Řízení vozidla, které není registrováno v registru silničních vozidel, přičemž této registraci podléhá. Oba tyto přestupky dříve byly za 4 trestné body.

3.5 Zhodnocení bodového hodnocení

Bodové hodnocení jako poměrně mladý institut prošlo celkem velkou novelizací v roce 2011, která odstranila banálnější přestupky, které ohrožovaly bezpečnost a plynulost provozu v zanedbatelnější míře. Systému je poměrně často vytýkána nízká kvalita právní úpravy, jak po stránce jazykové, tak obsahové. Dále nepoměrnost přísnosti systému vůči nebezpečnosti jednotlivých typů činů, čímž mám na mysli jednání, které má za důsledek kolizní následek nebo ohrožení jiných účastníků provozu na pozemních komunikacích. Někdo může namítat, že systému v platném znění chybí jakákoliv možnost správního uvážení. V německé úpravě systém reflektuje na míru ohrožení, pokud nebyl ohrožen žádný účastník provozu na dopravních komunikacích, dává možnost nižší nebo vyšší sankce, což český systém neumožňuje, i když přitom rozptyl pokut v blokovém řízení je značný. Je škoda, že náš systém tento režim neumožňuje, protože by mohl být vnímán, jako systém s větší mírou spravedlnosti. Pokud by tento systém reflektoval na míru ohrožení a bylo by možné v rámci správního uvážení ukládat nižší nebo vyšší počet trestných bodů, pak hrozí obava, že systém přestane být průhledný a bude zde větší prostor pro korupční jednání.

V bodovém systému mi chybí přestupky, kterých se dopouštějí osoby označované veřejností jako piráti silnic. Jedná se především o přestupky, kdy je například účastník touto osobou vybržďován, a kdy je vozidlo použito jako nástroj pro

trestání pomalejšího vozidla. Dále pak i soutěžení s vozidly v provozu na pozemních komunikacích. Pokud se podíváme na český bodový systém, tak přestupek, který by naplňoval skutkovou podstatu agresivní jízdy zvlášť, tu nenajdeme. Pokud řidič v provozu na pozemních komunikacích bude páchat jednání, které bych dle mého názoru také považoval za agresivní jízdu, například používání světelného a zvukového signalizačního zařízení, předjíždění zprava, nedodržování bezpečné vzdálenosti, zpomalování vozidla bez vážného důvodu, zařadil bych do bodového hodnocení tuto skutkovou podstatu zvlášť s vyšším počtem trestných bodů. V dnešním systému bodového hodnocení je nastaveno, že i když řidič spáchá výše zmíněné jednání, chrání ho z trestního práva tzv. jednočinný souběh a bude trestán za nejzávažnější přestupek, což může správní orgán zohlednit při správním uvážení u pokuty, ale z hlediska bodového hodnocení mu může připsat do bodového konta jen počet bodů za nejzávažnější přestupek.[64] Což nespatřuji za vyhovující, jelikož cílem bodového hodnocení je právě vyčlenit výše zmíněné řidiče. Samozřejmě je zde trestný čin dle trestního zákoníku Obecné ohrožení a dle judikatury k naplnění skutkové podstaty potřebujeme ohrožení nejméně 7 osob. Problematika nastává s definicí, jak definovat například nebezpečné předjíždění, pokud v daném místě není předjíždění zakázáno. Každý bude mít mantinely, kdy se jedná o nebezpečné předjíždění, někde jinde.

Ze statistických údajů k 31.12. 2009 je patrné, že 95,8 % řidičů, kteří získali 12 trestných bodů, tvoří muži. Věková skupina, která nejčastěji páchá přestupky, je skupina mladých řidičů okolo 23 let. Bodový systém obsahuje poměrně větší množství jednání, kterému podléhá, ale některé přestupky jsou porušovány častěji. Jedná se o překračování rychlosti, a to v menší nebo i ve větší míře, mám na mysli 20 km/h a více v obci. Dalším častým přestupkem je nepoužití bezpečnostního pásu.[65]

[64] KOČÍ, Roman a Helena KUČEROVÁ. *Silniční právo*. Vyd. 1. Praha: Leges, 2009, s. 291. Praktik (Leges). ISBN 978-80-87212-10-3.
[65] LISÁ, Zuzana. *Agresivita na silnicích, aneb, Proč se za volantem chováme jinak?*. Vyd. 1. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2011, s. 31. Právní monografie. ISBN 9788073576158.

4 Otázky vztahu bodového hodnocení a správního trestání

S otázkou, jak vnímat bodové hodnocení v rámci správního trestání se nepotýká jen česká právní úprava, ale i právní úprava zemí, kde je zaveden bodový systém. Většina řidičů, kteří v důsledku získání 12 trestných bodů přijdou z administrativního opatření o řidičské oprávnění, bude vnímat body z hlediska bodového systému za jistý druh sankce. Tyto body mohou být pro určitého řidiče citelnější sankcí než pokuta z blokového řízení, kde je poměrně velký rozptyl ve správním uvážení, což znamená, že pokuta svou částkou může být zanedbatelnou sankcí v poměru k bodovému hodnocení.

4.1 Bodové hodnocení z pohledu zákonodárce

Otázkou, jak vnímat bodové hodnocení z právního hlediska, vede k častým diskuzím a je pokládáno za porušování zásady ne bis in idem. Právní konstrukce bodového hodnocení k tomuto přispívá. Tato problematika vnímání bodového hodnocení s porušováním zásady ne bis in idem není jen v České republice, ale lze ji nalézt v zemích s kontinentálním typem práva, kde byl bodový systém zaveden. Jak pohlíží zákonodárce na bodové hodnocení, nalezneme v zákoně o silničním provozu, a to § 123a. "*Bodovým hodnocením se zajišťuje sledování opakovaného páchání přestupků, jednání, které má znaky přestupku podle jiného právního předpisu, nebo trestných činů, spáchaných porušením vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích řidičem motorového vozidla nebo, že se řidič porušováním těchto povinností nedopouští*. " Dále úmysl zákonodárce o bodovém hodnocení nalezneme už jen, vzhledem k tomu, že právní řád nezná žádný legální výklad, který by považoval za pramen práva, a kde bychom si mohli ujasnit záměry zákonodárce, v důvodové zprávě k zákonu č.411/2005 Sb., kterým bylo bodové hodnocení zavedeno. Zákonodárcův úmysl je nepovažovat body za sankci za deliktní jednání, ale za pouhé administrativní opatření ohodnocující nebezpečnost činu registrující jeho spáchání.[66] Důvod zákonodárce je zřejmý, právní konstrukcí se vyhnout problematice dvojího trestu.

[66] Důvodová zpráva k návrhu zákona č.411/2005 Sb. (tisk 833)

V důvodové zprávě se dočteme: *Bodový systém obecně spočívá v tom, že řidičům motorových vozidel jsou za vybrané přestupky a trestné činy proti bezpečnosti a provozu na pozemních komunikacích zaznamenávány "trestné" body do určité výše.* Dle autorů důvodové zprávy nemáme považovat body sankcí za přestupek nebo trestem za trestný čin, ale jsou pouze administrativním opatřením ohodnocujícím nebezpečnost spáchaného přestupku nebo trestného činu a registrujícím jeho spáchání. Účelem systému má být zejména postihování recidivy páchání přestupku proti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Autoři důvodové zprávy považují za dostatečný preventivní účinek pouze hrozbu ztráty řidičského oprávnění. Bodový systém pak má představovat administrativní postup, kterým se hodnotí závažnost spáchaných přestupků, a který v tento důsledek může vyústit. Na druhou stranu, ale dává řidiči, který je informovaný o stavu počtu bodů kdykoliv předtím, možnost své jednání změnit, a tak odvrátit [67]svým aktivním postojem pozbytí řidičského oprávnění.

4.2 Bodové hodnocení z pohledu soudů

Nejvyšší správní soud vychází ze zákona a důvodové zprávy, provedené zákonem č 411/2005 Sb. V rozsudku, kterým se Nejvyšší správní soud zabýval bodovým systémem, dle něho představuje: *Systém bodového hodnocení řidičů ve smyslu části první hlavy V. zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, nemá sankční povahu. Jeho smyslem je průběžné sledování kázně řidičů při provozu na pozemních komunikacích. Na straně jedné pozitivně motivuje řidiče, na straně druhé eliminuje ty řidiče, kteří se dlouhodobě a opakovaně dopouštějí porušování předpisů upravujících provoz na pozemních komunikacích.*[68] Nejvyšší správní soud dále v odůvodnění poukazuje na výše zmíněnou důvodovou zprávu a plně se s ní ztotožňuje. Dále neshledává pozbytí řidičského oprávnění za sankci.

Jak se dívat na samotné body, které v rámci bodového hodnocení lze nalézt v rozsudku Nejvyššího správního soudu, který se v odůvodnění zcela ztotožňuje s důvodovou zprávou. Příslušný senát shledává: *Princip bodového systému spočívá v tom, že za vybrané přestupky proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu jsou řidičům*

[67] Důvodová zpráva k návrhu zákona č.411/2005 Sb. (tisk 833)
[68] Rozsudek NSS ze dne 10. 12. 2009 sp. zn./č. j.: 2 As 19/2009-93

motorových vozidel zaznamenávány "trestné" body do určité výše, popřípadě odečítány od stanoveného základu. Tyto body však nejsou sankcí za přestupek, ale pouze administrativním opatřením ohodnocujícím nebezpečnost spáchaného přestupku a registrujícím jeho spáchání. To znamená, že za spáchání přestupku bude řidiči uložena sankce podle zákona o přestupcích, a zároveň ještě, jde-li o vybraný přestupek 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 řidičské oprávnění.[69] Z rozhodnutí Nejvyššího správního soudu plyne, že soudnictví bude chápat body jako administrativní opatření.

Dle rozhodnutí Krajského soudu, který se zabýval právní otázkou pozbytí řidičského oprávnění, máme chápat: *Pozbytí řidičského oprávnění podle § 123c odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, je sankcí za opakované páchání přestupků sui generis za speciální recidivu. Nejedná se tak o trest za původní (předchozí) jednotlivá protiprávní jednání, a proto ani nemůže jít o opakovaný postih ve smyslu čl. 4 bodu 1. Protokolu č. 7 k Úmluvě o ochraně lidských práv a základních svobod, kterou je Česká republika vázána, a jejíž obsah byl zveřejněn ve Sbírce zákonů pod č. 209/1992 Sb.*[70] Z těchto rozhodnutí plyne, že dovolávání na dvojí trest zřejmě v České republice neuspěje.

4.3 Bodové hodnocení z pohledu odborné veřejnosti

Bodové hodnocení je třeba považovat za preventivní opatření, které má ve svém důsledku represivní dopad a představuje administrativní postup, jímž se hodnotí závažnost spáchaných přestupků, které může vyústit až v pozbytí řidičského oprávnění. Přesto se nejedná o dvojí postih za jedno jednání – body jsou administrativním důsledkem spáchání stanoveného přestupku nebo trestného činu, nikoliv trestem.[71] Otázka, jak vnímat bodové hodnocení, vede k nejrůznějším reakcím a celé řadě odborných debat. Podle doc. JUDr. Pavla Matese, který dovozuje, že soudy o bodovém

[69] Rozsudek NSS ze dne 28. 2. 2006. sp. zn./č. j.: 4 As 5/2005-63
[70] Rozsudek Krajského soudu ze dne 16. 1. 2009. sp. zn./č. j.: 30 Ca 174/2008-25
[71] KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi: podle stavu k 1.7.2006*. 2., přeprac. a dopl. vyd. Praha: Linde, 2006, s. 119. ISBN 80-7201-613-x.

systému hovoří právě jako o administrativním opatření (netrestu), specifické sankci, či vedlejším trestu a vždy jedním dechem shledávají důvody k tomu, že body s příslušnými důsledky mohou být ukládány, aniž by tím byla porušena zásada ne bis in idem. Je toho názoru, že nepochybně tak činí proto, že jsou si dobře vědomy důsledků, které by to mohlo přinést. Prakticky by celý bodový systém nemohl fungovat. Ovšem klade si otázku, zda je takový přístup trvale udržitelný, neboť není faktický rozdíl mezi tím, že správní orgán, popřípadě soud, vysloví trest zákazu činnosti, nebo dotyčný automaticky ztratí oprávnění k řízení motorových vozidel tím, že je tzv. vybodován, když je mu započten poslední z 12 bodů. Domnívá se, že by zákonodárce měl přistoupit k jinému řešení, které by uvedené problémy nevyvolalo.[72]

V současné době, vzhledem k tomu, že jsme v kontinentálním systému práva, nám tak nezbývá než s rozhodnutím zákonodárce se zavedením bodového hodnocení s právní konstrukcí, že se jedná o administrativní opatření, se smířit. Jelikož bodový systém české soudnictví respektuje a vzhledem k tomu, že pramenem práva v kontinentálním typu práva jsou pouze zákony a do jisté míry soudní rozhodnutí se zásadou, že soudy by měly rozhodovat v souladu s legitimním očekáváním, a to tedy ve stejných případech rozhodnout stejně. Neboť soudy se s úmyslem zákonodárce ztotožňují nebo alespoň jsou si vědomy, co by znamenalo popření bodového hodnocení, jako legitimního práva, tak ač samotní soudci, kteří jsou právníci a dle mého soudu vědí, že konstrukce bodového hodnocení není úplně šťastná, tak v souladu se spravedlností ji respektují, ale jak naznačuje doc. JUDr. P. Mates, tento institut není trvale udržitelný. Já osobně jsem zpočátku s konstrukcí bodového hodnocení jako administrativního opatření nesouhlasil, ale s pochopením, co by znamenalo samotné popření, a i s uvědoměním, že mě samotného nenapadá, jak vyřešit konstrukci tak, aby nebyla v rozporu se zásadou ne bis in idem, než s touto konstrukcí souhlasit.

Při zkoumání dané problematiky by se s argumentací zásady ne bis in idem daly považovat za porušení této zásady i klasické laicky označované botičky, neboli technické prostředky k zabránění odjezdu vozidla, které nejsou sankcí. Zde řidič

[72] MATES, P. Povaha bodového systému v silniční dopravě. *Jurisprudence*, 2010, roč. 19, č. 6, s. 42-45. ISSN: 1802-3843

nejčastěji bude nucen v blokovém řízení zaplatit pokutu a dále manipulační poplatek za odstranění botičky, který může být vyšší než samotná pokuta. Tento manipulační poplatek nelze brát za sankční postih.[73] Na tomto příkladu jsem chtěl ukázat, že bodové hodnocení není v dopravních přestupcích jediné jakési porušovaní zásady ne bis in idem. Na začátku své diplomové práce jsem mluvil o skládacím řidičském průkazu růžové barvy zavedeném podle Vídeňské úmluvy z roku 1968, který obsahoval vložky s vyznačením nejzávažnějších přestupků, a při pátém závažnějším přestupku bylo odňato řidičské oprávnění. To znamená, že již tento model měl podobnou právní konstrukci, jako dnešní bodové hodnocení, a vycházím z předpokladu, že při pátém přestupku byla udělena také pokuta.

5 Z pohledu administrativy

Body se zapisují do registru řidičů, který je informačním systémem veřejné správy podle zvláštního zákona. Registr řidičů shromažďuje data o fyzických osobách, které jsou držiteli řidičského oprávnění uděleného Českou republikou a dále také řidiče, kterým bylo v Centrálním registru řidičů řidičské oprávnění zaevidováno, a to buď s výměnou řidičského průkazu vydaného cizím státem, anebo v rámci registrace osoby z jiného právního důvodu. Registr řidičů také eviduje osoby, které nejsou držiteli řidičského oprávnění. Tyto osoby se do registru dostaly například tím, že spáchaly přestupek proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích.

Správu registru řidičů vede obecní úřad obce s rozšířenou působností.[74] Registr je veden v elektronické podobě, v tzv. Elišce.[75] Registr řidičů obsahuje také data, která se týkají záznamu o počtu bodů dosažených řidičem v bodovém hodnocení a záznamy o odečtu bodů. O konkrétní osobě vede záznamy příslušný obecní úřad s rozšířenou působností podle trvalého pobytu příslušné osoby. Pokud osoba nemá trvalý pobyt

[73] KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi: podle stavu k 1.7.2006*. 2., přeprac. a dopl. vyd. Praha: Linde, 2006, s. 183. ISBN 80-7201-613-x.
[74] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích § 119 odst. 1
[75] KOČÍ, Roman a Helena KUČEROVÁ. *Silniční právo*. Vyd. 1. Praha: Leges, 2009, s. 285. Praktik (Leges). ISBN 978-80-87212-10-3.

v České republice, bude příslušný úřad tam, kde v jeho územním obvodu příslušná osoba spáchala první přestupek proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

Evidenční karta řidiče je základním dokumentem registru řidičů. Obsahuje informace o osobě, jako jsou údaje o pobytu, narození a udělení řidičského oprávnění.

Centrální registr řidičů spravuje informace z jednotlivých registrů řidičů. V centrálním registru řidičů jsou vedeny údaje, které bychom nalezli v řidičském průkazu vyjma rodného čísla.[76] Přímý přístup do centrálního registru řidičů má Policie a další související bezpečnostní sbory.[77] Pokud tedy hlídka Policie ČR prověřuje, jestli případný řidič má řidičské oprávnění, používá k tomu centrální registr řidičů.

5.1 Podklady pro záznam bodů

Podklady, bez kterých nelze zaznamenat body do evidenční karty řidiče, jsou přesně vymezeny v zákoně o provozu na pozemních komunikacích. Tyto podklady pro záznam vycházejí z toho, jestli se přestupek, popřípadě trestný čin řeší v rámci blokového řízení, správního řízení, nebo trestního řízení.

1) Oznámení o uložení pokuty za přestupek v blokovém řízení.
2) Rozhodnutí o uložení sankce za přestupek, rozhodnutí o uložení sankce za jednání vojáka označené za přestupek ve zvláštním právním předpise, anebo rozhodnutí o uložení kázeňského trestu za jednání mající znaky přestupku.
3) Rozhodnutí, kterým byl uložen trest za trestný čin.
4) Rozhodnutí o podmíněném odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněném zastavení trestního stíhání.[78]

Výše uvedené podklady jsou zaslány orgánem, který vydal rozhodnutí nebo uložil delikt příslušnému registru řidičů. Posléze příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností provede záznam do příslušné karty řidiče, a to nejpozději do 5 pracovních dnů ode dne, kdy takový podklad obdržel. Lhůta je podle tvůrců zákona

[76] KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 2. aktualizované vyd. Praha: Leges, 2011, s. 516. ISBN 9788087576014.
[77] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích § 122
[78] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích § 123b odst. 2

lhůtou pořádkovou, s jejímž nedodržením nespojuje zákon o provozu na pozemních komunikacích žádné právní účinky. Ani spojení „nejpozději do" nemusí vždy vypovídat o prekluzivním charakteru lhůty. V praxi bude převládat argumentace postižených bodovým hodnocením, že se jedná o prekluzivní povahu lhůty, podle níž nebude možné po marném uplynutí lhůty zapsat body do karty řidiče. Dodržení pětidenní lhůty pro správní orgán je často obtížné, jelikož se k tomu přidá tzv. fikce doručení, a to ve lhůtě 10 dnů od uložení - písemnost se považuje desátým dnem za doručenou.[79]

Povaha záznamu bodů je administrativní záležitostí. Důsledky má záznam od právní moci rozhodnutí nebo uložení pokuty v blokovém řízení. Záznam o odečtení bodů, pokud řidič nespáchal přestupek, který podléhá bodovému hodnocení, nemá povahu správního rozhodnutí, ale je také administrativní záležitostí. Naproti tomu absolvování školení bezpečné jízdy, po kterém lze žádat odečet bodů, je klasické správní řízení.[80] Zde orgán zkoumá, jestli žadatel splnil podmínky stanovené zákonem, a potom vydá řidiči potvrzení.

5.2 Způsobilý podklad pro záznam

Aby do příslušné karty řidiče mohly být zapsány body v rámci bodového hodnocení, je třeba, aby z takového podkladu bylo patrné, která osoba, kdy a čeho se dopustila. Další nedílnou součástí je, aby podklad byl opatřen doložkou právní moci. Pokud oznámení nebo rozhodnutí nebude obsahovat doložku právní moci, nelze považovat takovýto podklad za doručený.[81] Dále je nezbytné, aby podklad obsahoval náležitě popsaný skutek a právní kvalifikaci, z kterého bude patrné, jakého jednání v rozporu s bodovým hodnocením se příslušná osoba dopustila. Pokud by se zde jevily pochybnosti, mělo by se postupovat se zásadou v pochybnostech ve prospěch a úřední osoba nesmí opravovat či dovozovat, jakého jednání se někdo dopustil či nikoliv.[82]

[79] KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 2. aktualizované vyd. Praha: Leges, 2011, s. 542-543. ISBN 9788087576014.
[80] SKULOVÁ, Soňa, Petr PRŮCHA, Petr HAVLAN, Jana JURNÍKOVÁ a Stanislav KADEČKA. *Správní právo procesní*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008, 151 a násl. ISBN 9788073801106
[81] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích § 123b odst. 4
[82] Rozsudek NSS ze dne 22. 12. 2010 sp. zn./č. j.: 1 As 41/2010-106

5.3 Informační povinnost

Obecním úřadům obce s rozšířenou působností zákonná úprava neukládá povinnost informovat řidiče o novém záznamu bodů v jeho kartě řidiče. Tuto informační povinnost nemá ani příslušník Policie ČR, který projednává přestupek v blokovém řízení. Jak už jsem zmiňoval na začátku své práce, rozdílná situace je ve Spolkové republice Německo, kde je řidič několikrát informován o stavu svého bodového konta. Český řidič se dozví stav svého konta v situaci, kdy dosáhl maximálního počtu bodů, tedy dvanácti bodů, anebo mu bylo všech 12 zaznamenaných bodů odečteno. Což v prvním případě nedává jakoukoliv možnost změnit své chování a předejít tím pozbytí řidičského oprávnění. Samozřejmě můžeme argumentovat zásadou z římského práva Vigilantibus iura scripta sunt (nechť každý si střeží svá práva), že každý řidič má možnost se starat o své bodové konto tak, aby předešel pozbytí řidičského oprávnění. Možnost, jak zjistit stav bodového konta lze prostřednictvím informačního systému Czech POINT.

Výdej dat upravuje § 121 zákona o provozu na pozemních komunikacích. Příslušný správní orgán je oprávněn poskytnout údaje z registru řidičů na základě písemné žádosti pouze fyzickým osobám a právnické osobě se souhlasem fyzické osoby, o jejíž údaje žádá.

Většina správních orgánů pro výdej dat z registru řidičů si vytvořila tiskopis, kterým je možné žádat o informace z něj. Pokud žadatel bude zasílat žádost poštou, měl by pamatovat na úředně ověřený podpis, který je zřejmě jedinou možnou ochranou proti zneužití osobních údajů. První vydání výpisu není předmětem poplatku, další vydání výpisu z registru řidičů o záznamech bodového hodnocení je zpoplatněno částkou 50 Kč za každou započatou stránku, je-li výpis pořizován na kopírovacím stroji nebo na tiskárně, je poplatek stanoven na 15 Kč. Způsob, jakým je poplatek vybírán, není sjednocen a v jednotlivých obecních úřadech se liší.

5.3.1 Czech POINT

České podací ověřovací informační národní terminály, neboli Czech POINTY, byly zavedeny novelou zákona č. 480/2008 s účinností od 1. 1. 2009. Dle zákona o

informačních systémech veřejné správy jsou kontaktními místy notáři, krajské úřady, matriční úřady, obecní úřady, úřady městských částí nebo městských obvodů územně členěných statutárních měst a úřady městských částí hlavního města Prahy, zastupitelské úřady stanovené tamtéž, držitelé poštovní licence (Česká pošta) podle zákona o poštovních službách a Hospodářská komora České republiky.[83]

Ověřený výstup je veřejnou listinou a jeho vydání podléhá zpoplatnění v souladu se sazebníkem (zákon o správních poplatcích)[84], a to 100 Kč za první stránku a 50 Kč za každou další i započatou stránku.[85] V případě, že vydá ověřený výstup notář, je tento úkon zpoplatněn 50 Kč.[86]

5.4 Odebrání řidičského oprávnění

Oznámení o pozbytí řidičského oprávnění v důsledku dosažení 12 bodů se zasílá řidiči vždy, a to i v případě, že osoba není držitelem řidičského oprávnění. Pokud se nepodaří doručit fyzicky do vlastních rukou, nahradí se náhradním doručováním, a to tzv. fikcí doručení nebo zvolení opatrovníka pro doručování, popřípadě lze doručit i veřejnou vyhláškou. Příslušný řidič pozbývá všechna dosažená řidičská oprávnění, a to uplynutím 5 pracovních dnů ode dne, kdy mu bylo doručeno.[87] Součástí oznámení bývá zpravidla řidič vyzván k odevzdání řidičského průkazu a odevzdání mezinárodního řidičského průkazu, byl-li mu vydán. Na výzvu je kladeno také řádné poučení, jelikož řada osob, aniž by věděla, že za to hrozí poměrně vysoké sankce.[88] Výzvu k odevzdání řidičského oprávnění se neužije, byl-li příslušné osobě řidičský průkaz zadržen.

[83] Zákon č. 365/2000 Sb., o informačních systémech veřejné správy a o změně některých dalších zákonů
[84] Zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích
[85] KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 2. aktualizované vyd. Praha: Leges, 2011, s. 546. ISBN 9788087576014.
[86] Vyhláška č. 196/2001 Sb., o odměnách a náhradách notářů a správců dědictví
[87] BERAN, Tomáš. *Nová pravidla silničního provozu: bodový systém a další změny silničního zákona*. Vyd. 1. Brno: Computer Press, 2006, s. 9. Rady a tipy pro řidiče, 8. ISBN 80-251-0909-7.
[88] Doporučení Ministerstva dopravy ve věci poučení účastníka řízení o právech a povinnostech souvisejících s uložením sankce zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel. Ze dne 7.3.2012. č.j. 89/2011-160-OST/5. In: [online]. [cit. 2013-06-24]. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/FF044DE6-1E79-450D-B6C2-DA623EBA5D79/0/Pouceniucastnikarizeniopravechapovinnostech.doc

Pokud osoba neodevzdá řidičský průkaz, dopustí se přestupku dle ustanovení § 46 odst. 1 zákona o přestupcích, a to se sankcí do 30 000 Kč. Pokud osoba bude ignorovat oznámení s výzvou a bude po vypršení lhůty nadále řídit motorová vozidla, dopouští se trestného činu, a to "Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání" podle § 337 odst. 1 písm. a) trestního zákoníku, za který hrozí trest odnětí svobody až na tři léta. Toto oznámení však nemá povahu rozhodnutí, proto je otázkou, jestli osoba, která administrativním opatřením pozbyla řidičské oprávnění, se tímto jednáním dopouští trestného činu. K této otázce se vyjadřoval Nejvyšší soud ČR a rozhodl, že i pozbytí řidičského oprávnění naplňuje skutkovou podstatu trestného činu.[89] Po vypršení této pětidenní lhůty, která běží den následující po doručení, provede příslušný úřad s rozšířenou působností blokaci řidičského oprávnění.

Zvláštní situace nastane, pokud získá 12 bodů řidič cizozemec, kterému nevydala řidičský průkaz Česká republika. Tato situace může nastat častěji, než bychom si mohli myslet, neboť cizinci mají v bodovém hodnocení nezanedbatelný podíl, a to 10,85 % z celkového počtu řidičů, myšleno, že získali alespoň jeden trestný bod.[90] Tuto osobu nelze vyzvat, aby odevzdala řidičský průkaz vydaný Evropským společenstvím nebo mezinárodní průkaz vydaný cizím státem. Správní orgán, neprodleně oznámí tuto skutečnost řidiči a současně též ministerstvu dopravy. Ministerstvo po obdržení podkladů sdělí skutečnost, že řidič pozbyl právo řídit motorová vozidla na území České republiky, státu, který předmětný průkaz vydal. Roční lhůta u řidiče cizozemce počíná běžet posledním deliktním jednáním[91] v rámci bodového hodnocení, uplynutím jednoho roku ode dne uložení pokuty v blokovém řízení, nabytím právní moci přestupku nebo

[89]Stanovisko trestního kolegia Nejvyššího soudu ČR, sp. zn. Tpjn 302/2010, právní věta II.
II. Za odnětí příslušného oprávnění podle jiného právního předpisu ve smyslu § 337 odst. 1 písm. a) trestního zákoníku je třeba považovat i pozbytí řidičského oprávnění u řidiče, který v bodovém hodnocení dosáhl 12 bodů, a v důsledku toho mu bylo doručeno obecním úřadem obce s rozšířenou působností oznámení a výzva podle § 123c odst. 3 zák. č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů, k odevzdání řidičského průkazu a mezinárodního řidičského průkazu, resp. v případě podání námitek proti provedenému záznamu, kterým bylo dosaženo celkového počtu 12 bodů, bylo pravomocně rozhodnuto tímto obecním úřadem podle § 123f odst. 3 cit. zák. č. 361/2000 Sb. o zamítnutí námitek řidiče, neboť je neshledal odůvodněné. V důsledku toho, pokud pachatel řídí motorové vozidlo i poté, co mu bylo takto řidičské oprávnění odňato rozhodnutím příslušného obecního úřadu obce s rozšířenou působností, naplňuje znaky trestného činu (přečinu) maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 odst. 1 písm. a) trestního zákoníku.
[90]LISÁ, Zuzana. *Agresivita na silnicích, aneb, Proč se za volantem chováme jinak?*. Vyd. 1. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2011, s. 29. Právní monografie. ISBN 9788073576158.
[91] Deliktní jednání myšleno všechna protiprávní jednání, která spadají pod bodové hodnocení a jsou podkladem pro záznam bodů do karty řidiče.

trestného činu. Podobná situace platí i pro občany České republiky, kteří mají vydaný řidičský průkaz Českou republikou a řídí v cizím státě, kde je zaveden bodový systém. Problematika cizozemců nastává u dodržování 5 denní lhůty, a to z důvodů doručování. Česká republika nemůže sama doručovat do zahraničí pomocí svých orgánů, ale musí využít diplomatické či konzulární cesty. Tyto osoby nemusí vědět o tom, že získaly 12 bodů a než přijde oznámení, může uplynout více než 5 dní, aniž by osoba věděla o tom, že pozbyla právo řídit na území České republiky.

Při odevzdání řidičského oprávnění je příslušný obecní úřad s rozšířenou působností povinen vydat o odevzdání doklad, obsahující jméno a příjmení držitele řidičského průkazu, obec trvalého nebo přechodného pobytu držitele na území České republiky, datum a místo narození a rodné číslo držitele řidičského průkazu, série, číslo a datum vydání odevzdaného řidičského průkazu, a datum odevzdání řidičského průkazu.[92]

5.5 Vrácení řidičského oprávnění

Toto navrácení řidičského oprávnění platí pro osobu, která pozbyla řidičské oprávnění z důvodu dosažení 12 bodů. Takovéto osobě se po uplynutí 12 měsíců neobnoví řidičské oprávnění automaticky.[93] O navrácení řidičského oprávnění musí žádat a splnit zákonné podmínky, a to:

- Dodržet lhůtu 12 měsíců
- Absolvovat přezkoušení z odborné způsobilosti v autoškole
- Absolvovat lékařskou prohlídku - od 1. 8. 2011
- Absolvovat dopravně psychologické vyšetření- od 1. 8. 2011

Žádost může být podána nejdříve po uplynutí jednoho roku ode dne pozbytí řidičského oprávnění. Což je, jak už jsem zmiňoval, 5. den po doručení oznámení o pozbytí řidičského oprávnění. Běh lhůty podrobně rozeberu na příkladu. V pátek 23.7.

[92] KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 2. aktualizované vyd. Praha: Leges, 2011, s. 558. ISBN 9788087576014.
[93] BERAN, Tomáš. *Nová pravidla silničního provozu: bodový systém a další změny silničního zákona*. Vyd. 1. Brno: Computer Press, 2006, s. 10. Rady a tipy pro řidiče, 8. ISBN 80-251-0909-7.

2010 převezmu od poštovní doručovatelky dopis obsahující předmětné oznámení, o půlnoci dne 30.7. 2010 pozbývám řidičské oprávnění. Den, kdy budu moci podat žádost je 31.7. 2011 a vzhledem k tomu, že tento den připadá na neděli tak de facto až 1.8. 2011.[94]

Žádost musí mít písemnou podobu, může být zaslána poštou s úředně ověřeným podpisem nebo elektronickou formou se zaručeným elektronickým podpisem. Žádost se podává u obecního úřadu s rozšířenou působností dle místa trvalého pobytu předmětného řidiče.[95] Na rozdíl od klasického trestu zákazu činnosti, spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel, nelze od pozbytí řidičského oprávnění po uplynutí poloviny doby trestu upustit. Po navrácení řidičského oprávnění jsou ke dni vrácení vymazány všechny body.[96] Náležitosti žádosti jsou stanoveny přímo zákonem. Tyto náležitosti jsou: jméno a příjmení žadatele, adresa jeho trvalého pobytu nebo přechodného pobytu na území České republiky, datum a místo narození, rodné číslo žadatele, datum pozbytí řidičského oprávnění příslušné skupiny a podskupiny, o jehož navrácení žádá. K žádosti je tedy nutné od 1.8. 2011 přiložit posudek o zdravotní způsobilosti včetně dopravně psychologického vyšetření ne starší 30 dnů ke dni podání žádosti. Dále doklad o přezkoušení z odborné způsobilosti ne starší 30 dnů ke dni podání žádosti. Úřad na samotné vrácení řidičského oprávnění má lhůtu 30 dnů.[97]

5.5.1 Přezkoušení z odborné způsobilosti

Osoba si vybere autoškolu, ve které chce absolvovat přezkoušení z odborné způsobilosti. Pokud bude žádat o navrácení řidičského oprávnění více skupin, musí dát pozor, aby vybraná autoškola poskytovala výcvik na všechny tyto skupiny. Do autoškoly si musí donést výpis z karty řidiče a žádost o řidičské oprávnění. Náklady na

[94] KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 2. aktualizované vyd. Praha: Leges, 2011, s. 562. ISBN 9788087576014.
[95] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích § 100 odst. 3
[96] KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 2. aktualizované vyd. Praha: Leges, 2011, s. 563. ISBN 9788087576014.
[97] *Postup při žádosti o vrácení řidičského oprávnění pozbytého v důsledku dosažení 12 bodů* [online]. [cit. 2013-06-21]. Dostupné z: http://www.praha.eu/jnp/cz/home/magistrat/jak_si_zaridit_mhmp/dopravnespravni_cinnosti/registr_ridicu/jak_si_zaridit_mhmp-dopravnespravni_cinnosti-registr_ridicu-postup_pri_zadosti_o_vraceni_ridicskeho.html

odborné přezkoušení hradí řidič, náklady se skládají z odměny příslušné autoškoly a poplatku zkušebnímu komisaři. Přezkoušení z odborné způsobilosti se skládá z těchto částí:

- Teoretický test z pravidel o provozu na pozemních komunikacích a první pomoci
- Zkoušku z ovládání a údržby vozidla (ke každé skupině)
- Praktickou jízdu se zkušebním komisařem (na vozidle každé skupiny)[98]

Právní otázkou je, kdy může osoba toto přezkoušení z odborné způsobilosti uskutečnit, jelikož součásti tohoto přezkoušení jsou i praktické jízdy. Jestli musí vyčkat roční lhůtu a teprve po ní může uskutečnit tuto praktickou jízdu, nebo, jestli ji může uskutečnit v závěru této lhůty, aby po uplynutí lhůty získala řidičské oprávnění bez zbytečného prodlení.

Na tuto otázku nepanuje zcela jednotný právní názor. Pokud se podíváme do trestního zákoníku na skutkovou podstatu trestného činu Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání, lze touto úpravou dovodit, že osoba by naplnila skutkovou podstatu, ale nesmíme zapomenout na hlavní zásadu nového trestního zákoníku Ultima racio. Pokud se ovšem podíváme do zákona o pozemních komunikacích, kdo může řídit motorové vozidlo, z něhož vyplývá, že osoba řídit může, pokud se jedná o zkoušku z odborné způsobilosti. To by znamenalo, že tato činnost je dovolena. Ale pokud se podíváme na klasický zákaz činnosti, Nejvyšší soud v trestní věci shledal, že osobě, které byl udělen zákaz činnosti, a která řídila vozidlo při výcviku v autoškole, se dopustila trestného činu. I když s ohledem na § 3 zákona o pozemních komunikacích se může zdát, že tato činnost je dovolena a obviněný při své obhajobě právě na tuto skutečnost poukazoval. Nejvyšší soud se s argumentací obviněného neztotožnil a nerozlišoval rozdíl řízení motorového vozidla obviněným samotným nebo pod vedením instruktora autoškoly. Zaujalo mě přirovnání Nejvyššího soudu, že lékař, který by dostal zákaz činnosti, by mohl argumentovat při porušení zákazu výkonu lékařského povolání,

[98] Metodika Ministerstva dopravy pro provádění přezkoušení z odborné způsobilosti. Ze dne 5.12.2007, č.j. 202/2007-160-AS. In: [online]. [cit. 2013-06-24]. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/947BDD20-B4A8-40DE-8081-2EDC4E678106/0/2022007160AS1Metodikac32007prezkousenizodbornezpusobi.doc

že operaci vedl pod vedením jiného lékaře. Argumentace Nejvyššího soudu spočívala v tom, že předpoklad pro získání řidičského oprávnění je ten, že uchazeči nebyl udělen zákaz činnosti.[99]

§ 337 Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání

(1) Kdo maří nebo podstatně ztěžuje výkon rozhodnutí soudu nebo jiného orgánu veřejné moci tím, že

a) vykonává činnost, která mu byla takovým rozhodnutím zakázána nebo, pro kterou mu bylo odňato příslušné oprávnění podle jiného právního předpisu nebo, pro kterou takové oprávnění pozbyl, ...

§ 3 odst. 3 písm. c)

(3) Řídit motorové vozidlo může pouze

a) osoba, která je držitelem příslušného řidičského oprávnění podle § 81, nebo ...

c) osoba, která se pod dohledem učitele autoškoly 4) připravuje k přezkoušení z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel nebo skládá zkoušku v rámci tohoto přezkoušení 4a).

K této právní otázce se vyjadřovali autoři: JUDr. P. Bušta a JUDr J. Kněžínek v komentáři k zákonu o provozu na pozemních komunikacích. *Podle ustanovení písmene c) se jedná o zkoušku z řízení motorového vozidla v případech, kdy osoba žádá o vrácení pozbytého nebo odňatého řidičského oprávnění. Tímto ustanovením se rovněž umožňuje uvedeným osobám řídit motorové vozidlo pod dohledem učitele autoškoly v rámci přípravy k uvedené zkoušce. Přitom se výslovně nevylučuje, že tomu tak může být po celou dobu pozbytí řidičského oprávnění, což může být značně sporné s ohledem na novou úpravu skutkové podstaty trestného činu maření výkonu úředního rozhodnutí podle § 337 odst. 1 písm. a) trestního zákoníku. Při aplikaci těchto ustanovení bude v praxi zřejmě nutné rozlišovat, zda je v souvislosti s odnětím či pozbytím řidičského oprávnění stanovena určitá omezující lhůta, před jejímž uplynutím nelze požádat o vrácení řidičského oprávnění, respektive rozhodnout o vrácení řidičského oprávnění, od případů, kdy taková lhůta stanovena není, popřípadě, kdy již uplynula. Motorové vozidlo, tak ani v rámci přípravy na přezkoušení, nebude moci řídit především osoba, která ještě vykonává sankci zákazu činnosti, popřípadě, které ještě neuplynula lhůta, po*

[99] Usnesení NS ze dne 22. 7. 2004. sp. zn./č. j.: 11 Tdo 594/2004

jejímž uplynutí může požádat o vrácení řidičského oprávnění pozbytého v důsledku dosažení celkového počtu 12 bodů v bodovém hodnocení řidičů.[100]

Pokud dále nahlédneme do zákona o silničním provozu, a to do § 123d, umožňuje požádat o vrácení řidičského oprávnění po 1 roce od pozbytí. V § 101 se dočteme, že doklad o odborné způsobilosti nesmí být starší 30 dní. Z tohoto autoři JUDr. P. Bušta a spol. dovozují, že řízení vozidla před uplynutím 1 roku v 30 denní lhůtě, pokud se jedná o zkoušku z odborné způsobilosti, není protiprávní. Nicméně riziko trestního stíhání tu přece jenom existuje. Tato problematika mě zaujala, a proto jsem nahlížel na internetu do různých nabídek autoškol, které provádějí přezkoušení z odborné způsobilosti. Některé autoškoly ve svých podmínkách uvádějí, že toto přezkoušení nelze provést před lhůtou uplynutím jednoho roku,[101]a jiné zas uvádějí, že přezkoušení lze provést ve lhůtě právě 30 dní před koncem uplynutí jednoho roku. Bylo by tedy žádoucí, aby k této problematice podalo vyjádření Ministerstvo dopravy nebo zákonodárce uvedl přímo v zákoně.[102]

5.5.2 Dopravně psychologické vyšetření

Osoba, které bylo v důsledku dosažení 12 bodů z administrativního opatření odebráno řidičské oprávnění, a která žádá o jeho navrácení, je povinna pro úspěšné navrácení podrobit se dopravně psychologickému vyšetření. Toto vyšetření musí podstoupit i pokud se na její skupinu toto vyšetření při první žádosti nevztahovalo. Náklady tohoto vyšetření hradí řidič, cena za toto vyšetření se pohybuje v rozmezí od 2000 Kč do 4000 Kč. Časová náročnost tohoto vyšetření je 4 až 6 hodin.

---

[100] BUŠTA, Pavel. *Zákon o silničním provozu s komentářem: (ve znění 23 novel) : zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)*. Praha: Venice Music Production, 2011, s. 12. ISBN 978-80-904270-1-3.

[101] [online]. [cit. 2013-06-24]. Dostupné z: http://www.autoskolakoci.cz/vraceni-ridicskeho-pr.php

[102] Stanovisko trestního kolegia Nejvyššího soudu ČR, sp. zn. Tpjn 302/2010, právní věta II.
II. Za odnětí příslušného oprávnění podle jiného právního předpisu ve smyslu § 337 odst. 1 písm. a) trestního zákoníku je třeba považovat i pozbytí řidičského oprávnění u řidiče, který v bodovém hodnocení dosáhl 12 bodů, a v důsledku toho mu bylo doručeno obecním úřadem obce s rozšířenou působností oznámení a výzva podle § 123c odst. 3 zák. č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů, k odevzdání řidičského průkazu a mezinárodního řidičského průkazu, resp. v případě podání námitek proti provedenému záznamu, kterým bylo dosaženo celkového počtu 12 bodů, bylo pravomocně rozhodnuto tímto obecním úřadem podle § 123f odst. 3 cit. zák. č. 361/2000 Sb. o zamítnutí námitek řidiče, neboť je neshledal odůvodněné. V důsledku toho, pokud pachatel řídí motorové vozidlo i poté, co mu bylo takto řidičské oprávnění odňato rozhodnutím příslušného obecního úřadu obce s rozšířenou působností, naplňuje znaky trestného činu (přečinu) maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 odst. 1 písm. a) trestního zákoníku.

Zavedení této podmínky pro úspěšné navrácení má zcela zřejmý důvod, a to odstranit z provozu na pozemních komunikacích ty řidiče, kteří patologicky páchají přestupky. Rozšíření dopravně psychologického vyšetření i na řidiče, kteří poprvé žádají o řidičské oprávnění, bych považoval za nešťastné vzhledem k tomu, že je to další nákladová položka při získání řidičského oprávnění.

Dopravně psychologické vyšetření se vedle jiného skládá ze souboru diagnostických metod zaměřených na posouzení výkonových charakteristik (pozornost, postřeh, psychomotorické tempo atd.) a osobnostních rysů řidiče (např. schopnost předvídat, sebeovládání).[103]

Dopravně psychologické vyšetření je prováděno akreditovaným psychologem. Akreditaci uděluje Ministerstvo dopravy. Fyzická osoba, která se o akreditaci uchází, musí splňovat řadu podmínek, které stanoví přímo zákon. Především se musí jednat o absolventa akreditovaného magisterského studia v oboru psychologie a postgraduálního studia v oboru dopravní psychologie, akreditovaného studijního programu nebo programu celoživotního vzdělávání prováděného vysokou školou. Další podmínkou je minimálně tříletá praxe v oblasti dopravní psychologie a nezbytné vybavení pro řádné provádění uvažovaných vyšetření řidičů stanovené prováděcím předpisem.[104]

5.6 Odečítání bodů

Odečítání bodů je preventivně výchovnou složkou celého systému bodového hodnocení. Řidiči je dána možnost, jako účastníku provozu na pozemních komunikacích, změnit své chování. Zákonodárce pro odečet bodů zvolil dvě možnosti, a to automatické odečítání bodů po určité době nebo odečítání bodů za školení bezpečné jízdy, které může řidič absolvovat fakultativně. Odečítání bodů nalezneme v § 123e zákona o provozu na pozemních komunikacích.

[103] KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 2. aktualizované vyd. Praha: Leges, 2011, s. 406. ISBN 9788087576014.
[104] KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 2. aktualizované vyd. Praha: Leges, 2011, s. 408. ISBN 9788087576014.

5.6.1 Odečítání bodů z úřední povinnosti

Pokud řidič určitou dobu nepáchá přestupky, které spadají do bodového hodnocení, může získat čisté bodové konto. Zahlazení bodů provádí správní orgán z úřední povinnosti. Problém nastává s informacemi o samotném odečtení bodů. Řidič není o této skutečnosti nijak informován, pokud nejsou odečteny všechny body a řidič má čisté bodové konto, potom je informován o této skutečnosti z úřední povinnosti.[105] Dle mého soudu by řidič měl být o této pozitivní skutečnosti informován pokaždé, což by při každém odečtení bodů mohlo zvýšit motivaci chovat se v provozu na pozemních komunikacích v souladu s právními povinnostmi. Na druhou stranu této problematiky, řidič má několik možností, jak své bodové konto z karty řidiče zjistit, a pokud by správní orgán informoval řidiče z úřední povinnosti o této skutečnosti, přibyla by ovšem správním orgánům administrativa i náklady.

Aby řidiči mohly být odečteny body, musí být splněny podmínky, a to časové jednání bez uložení pokuty v blokovém řízení, bez rozhodnutí o přestupku s právní mocí, bez rozsudku soudu s právní moci, týkající se bodového hodnocení dále jen bez deliktního jednání. Pokud se tedy řidič po dobu 12 měsíců po sobě jdoucích ode dne právní moci posledního přestupku, či trestu za trestný čin, který se týkal porušení jednání, které upravuje bodové hodnocení, nedopustí žádného jednání, se kterým lze spojit záznam bodů do karty řidiče, budou z karty řidiče odečteny 4 body, a to z úřední povinnosti. Pokud řidič bude bez deliktního jednání po dobu 24 měsíců, odečtou se mu další 4 body z karty řidiče, celkem tedy 8 bodů za 24 měsíců po sobě jdoucích. Po 36 měsících bez deliktního jednání se odečtou všechny body z karty řidiče a bude tato skutečnost řidiči oznámena.[106] Do běhu výše zmíněných lhůt se nezapočítá výkon trestu nebo sankce zákazu řízení motorových vozidel. Doba, po kterou je řidičský průkaz zadržen, se nezapočítává, jen pokud následuje po zadržení řidičského průkazu trest nebo sankce zákazu činnosti. K zachování lhůty může řidič při spáchání přestupku odmítnout blokové řízení tak, aby posunul dobu k pravomocnému rozhodnutí. Může se sice jednat

[105] LEITNER, Milan a Jana VRANÁ. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: a předpisy prováděcí a souvisící, s komentářem*. 4. přepracované vyd. Praha: Linde Praha, 2012, s. 414-415. ISBN 9788072018673.
[106] Zákon č. 367/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích § 123e

o pár desítek dní, ale právě tyto dny mohou být rozhodující pro odečet bodů. Pokud by tedy fiktivní řidič měl 5 trestných bodů a spáchal by přestupek vysoké překročení rychlosti - v obci o 40 km/h a více nebo mimo obec o 50 km/h a více, za které mu bude udělen zákaz řízení motorových vozidel v délce trvání jednoho roku, pak by bodové konto řidiče po konci trestu zákazu činnosti zůstalo stejné a řekněme, že se tento řidič z velké části napravil, ale dopustil by se mírného překročení rychlosti za 2 body a v důsledku toho by pozbyl řidičské oprávnění na dalších 12 měsíců. Tento nastíněný případ se mi zdá až příliš přísný a lehce nespravedlivý.[107]

Pokud řidič chtěl po oznámení o pozbytí řidičského oprávnění využít řízení o námitkách a podá námitky ve lhůtě 5 pracovních dní od doručení oznámení tak, aby se mu s úspěchem podařilo zachovat lhůtu 12 měsíců bez pravomocného rozhodnutí o přestupku nebo trestného činu, samotnému řidiči by se odečetly 4 body, a to i pokud by řízení o námitkách nebylo úspěšné. Řidič by nemohl pozbýt řidičské oprávnění, jelikož by nebylo dosaženo k právní moci 12 bodů. Samozřejmě by se muselo jednat o přestupek, se kterým je spojeno mírnější bodové hodnocení. Tento právní názor však nezastává Nejvyšší správní soud. Dle Nejvyššího správního soudu má podání námitek za následek situaci, kdy se řidič i přes dosažení 12 bodů, může nadále účastnit silničního provozu, neboť došlo k přerušení lhůty pro pozbytí řidičského oprávnění. Tato skutečnost však nemůže zapříčinit odpočet bodů, neboť podstata tohoto institutu je jiná.[108] Pro mě je otázkou, pokud řidič na základě odkladného účinku podání námitek může dále legálně řídit v provozu na pozemních komunikacích, což znamená, že se může dopustit bodově hodnoceného jednání, pak se na něho bodový systém v době od dosažení 12 bodů do rozhodnutí o námitkách nevztahuje, protože body lze sčítat jen do hranice 12 bodů. Pokud bych předmětný výklad Nejvyššího správního soudu popřel a k odečtu bodů by s použitím podání námitek došlo, podléhal by řidič v předmětné době bodovému hodnocení, protože by ještě nedosáhl 12 bodů.

[107] BERAN, Tomáš. *Nová pravidla silničního provozu: bodový systém a další změny silničního zákona*. Vyd. 1. Brno: Computer Press, 2006, s. 45. Rady a tipy pro řidiče, 8. ISBN 80-251-0909-7.
[108] Rozsudek NSS ze dne 3. 5. 2011. sp. zn./č. j.: 8 As 23/2010-89

Zvláštním případem je situace, když získá 12 bodů osoba bez řidičského oprávnění, není fakticky možné, aby jej pozbyla. U takové osoby musí být možnost odečtením bodů zahladit konto, jinak by ve svém důsledku měla pořád 12 bodů. Jedinou možností je, že získá řidičské oprávnění a body jí boudou vymazány. Po dosažení hranice by měla být informována o dosažení 12 bodů v bodovém hodnocení, samotné pozbytí jí oznamovat nelze, protože nemá řidičské oprávnění. Z judikatury, ale lze dovodit, že takováto osoba se může řízením motorového vozidla dopustit trestného činu Maření úředního rozhodnutí a vykázaní dle § 337 trestního zákoníku.[109]

5.6.2 Odečítání bodů absolvováním školení bezpečné jízdy

Tato možnost odečtení bodů je pro řidiče dobrovolná a lze jí použít od 1. září 2008. Pro tuto možnost řidič musí splnit několik podmínek, a to nesmí mít zaznamenáno více jak 10 bodů v registru řidičů a nesmí spáchat přestupek nebo trestný čin, který je ohodnocen za 6 nebo 7 bodů - jedná se tedy o závažnější přestupky. Tato školení provádějí tzv. střediska bezpečné jízdy, která potřebují akreditaci od krajského úřadu po splnění stanovených podmínek.[110] Cílem tohoto školení je prohloubení znalostí řidiče a motivací je odečtení bodů. Předmětné školení se skládá z teoretické části, ta má za cíl prohloubit znalosti v těchto řidičských dovednostech:

1) Teorie řízení a zásad bezpečné a defenzivní jízdy
2) Časté příčiny dopravních nehod a jejich předcházení
3) Důsledky protiprávního jednání řidičů
4) Prevence a řešení mimořádných událostí v provozu[111]

V praktické části je cílem naučit se ovládat vozidlo v situacích, kdy je jeho možnost ovládání značně ztížena. Po absolvování školení bezpečné jízdy vydá jeho

[109] Usnesení Nejvyššího soudu České republiky sp.zn. 4 Tz 56/2012, ze dne 18.7.2012
[110] KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 2. aktualizované vyd. Praha: Leges, 2011, s. 569. ISBN 9788087576014.
[111] Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel § 52i

provozovatel příslušnému řidiči potvrzení o ukončeném školení.[112] Aby příslušnému řidiči byly odečteny body, musí podat žádost a doložit výše zmíněné potvrzení, které nesmí být starší než 1 měsíc. Po doložení žádosti řidiče úřadu obce s rozšířenou působností provede záznam o odečtu 3 bodů, a to nejpozději do 3 pracovních dnů.[113] Toto odečtení lze provést pouze jednou za kalendářní rok. U zde předmětné problematiky nenastávají problémy s aplikací práva. Spíše zde nastává filozofická otázka, jestli to není jakési kupování bodů, samozřejmě musíme vidět omezení, že se nejedná o zvlášť závažné přestupky zařazené do bodového hodnocení. Jak jsem již zmínil, přestupky spadající do bodového hodnocení páchají převážně muži, kteří dle mého soudu nemají s ovládáním vozidla větší problémy, ale důvodem páchání přestupků mužské populace bude nedostatek sebekázně. Zpočátku této možnosti odečtu bodů byl problém s počtem středisek bezpečné jízdy, které získaly akreditaci. Také cena za tento kurs byla značně vysoká, dosahovala částky téměř 8 000 Kč. Dnes je naštěstí situace jiná, počet středisek s akreditací je více a i cena se znatelně snížila. S postupem času je to pro řidiče, který se blíží k bodové hranici 12 bodů jedno z nejekonomičtějších řešení, jelikož s pozbytím řidičského oprávnění je to tedy pro řidiče finančně mnohem nákladnější.

6 Faktický stav a možnost "vyhnutí se" bodovému hodnocení, dle platného práva

Pro funkci právně represivních institutů je dle mého soudu třeba, aby zákonná úprava na každou osobu působila stejně a nikoho nezvýhodňovala. Pro bodové hodnocení je tedy nezbytné, aby se tento systém týkal téměř všech osob. Osoby, na které se ze zákona upravující bodové hodnocení nevztahuje, jsou příslušnici zpravodajské služby.[114] V následujících kapitolách chci zkoumat, jestli lze nalézt další

[112] BUŠTA, Pavel. *Zákon o silničním provozu s komentářem: (ve znění 23 novel) : zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)*. Praha: Venice Music Production, 2011, s. 175. ISBN 978-80-904270-1-3.
[113] Ministerstvo dopravy: Usměrnění činnosti obecních úřadů obcí s rozšířenou působností pro odečítání bodů v bodovém hodnocení řidičů na základě absolvování školení bezpečné jízdy. In: [online]. [cit. 2013-06-24]. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/D65DF677-48B4-4CA1-8777-EB27664718AD/0/Usmernenicinnostiodecitanibodu.doc
[114] Zákon č 367/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích § 123b odst. 7

osoby, na které se bodové hodnocení nevztahuje, nebo jestli lze s úspěchem konat tak, aby se příslušného řidiče bodové hodnocení nedotklo nebo jen v zanedbatelnější míře.

6.1 Osoby, jichž se bodové hodnocení netýká

Zvláštní režim z hlediska bodového hodnocení spadal až do konce roku 2008 na bezpečnostní sbory, kterými jsou Policie ČR, Hasičský záchranný sbor ČR, Celní správa ČR, Vězeňská služba ČR, Bezpečnostní informační služba a Úřad pro zahraniční styky a informace. Panoval právní názor, že této skupině osob nelze udělovat body v rámci bodového hodnocení vzhledem k tomu, že jsou ve služebním poměru, takže nespáchají přestupek a není s nimi řešen dle zákona o přestupcích, ale spáchají jednání mající znaky přestupku, které je projednáváno dle zákona č. 361/2003 Sb., o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů. Zákonná úprava bodového hodnocení do konce roku 2008 jednání mající znaky přestupku neznala.[115] Právní otázka spočívala v tom, jestli lze interpretací zákona dovodit působnost bodového hodnocení, protože je nepochybné, že vůle zákonodárce byla, aby bodové hodnocení spadalo i na tento okruh osob.[116] Jelikož se pohybujeme ve veřejném právu, které má své základní zásady, tak nelze dovozovat (zákaz analogie), jaká byla vůle zákonodárce. To znamená, že do konce roku 2008 byla v České republice určitá skupina osob, na kterou se bodové hodnocení vůbec nevztahovalo.

Další skupina, na kterou se nebude vztahovat bodové hodnocení, jsou osoby starší patnácti let, které nedovršily osmnácti let a které spáchaly porušení bodovaného ustanovení zákona o silničním provozu. Otázkou je, zdali je možné takové osobě zaznamenat body do evidenční karty řidiče. Ve smyslu ust. § 6 odst. 1 zákona č. 218/2003 Sb., o soudnictví ve věcech mládeže, se trestný čin spáchaný mladistvým nazývá provinění. Ve smyslu ust. § 4 zákona o soudnictví ve věcech mládeže je vykonávají soudy pro mládež.[117] To znamená odlišný název pro záznam bodů do karty

[115] KOVALČÍKOVÁ, Daniela. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář*. 2. vyd. Praha: C.H. Beck, 2011, s. 536-537. Beckovy komentáře. ISBN 9788074004186.
[116] Rozbor Ústavu státu a práva Akademie věd České republiky, ze dne 20. 3. 2007, č. j. 17/39/07/ST. In: [online]. [cit. 2013-06-24]. Dostupné z: http://www.firepolice.wz.cz/pravni%20rozbor.pdf
[117] KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 2. aktualizované vyd. Praha: Leges, 2011, s. 540. ISBN 9788087576014.

řidiče, kdy body nelze zapsat, protože chybí zákonný podklad pro záznam. Samozřejmě těchto případů bude naprosté minimum, jelikož si musíme uvědomit, že tyto osoby mohou získat řidičské oprávnění skupiny Am (motorová vozidla do konstrukční rychlosti 45km/h) od 15 let, skupiny A1 (lehké motocykly do 11KW) od 16 let a skupiny T (traktory a pracovní stroje) od 17 let.[118] Tyto skupiny vozidel budou mít nízké zastoupení v provozu na pozemních komunikacích.

Jednou z možných situací, která dle mého soudu zasahuje do spravedlnosti samotného bodového hodnocení je, když osoba spáchá tak závažný čin, který se bude projednávat v trestním řízení, kde je možno očekávat větší sankce než ve správním řízení. Například osoba, která spáchala dopravní nehodu, která měla za následek těžkou újmu na zdraví z důvodu porušení důležité povinnosti řidiče motorového vozidla. Soud v pravomocném rozsudku v tomto případě uzná pachatele vinným, ale upustí od potrestání z důvodu přihlédnutí k okolnostem případu, pak nebude takové osobě zapsán žádný bod v rámci bodového hodnocení, protože zde chybí podklad pro takovýto záznam do karty řidiče.[119] Dále případné rozhodnutí o schválení narovnání státním zástupcem v přípravném řízení nebude mít za následek záznam bodů do karty řidiče.[120] Jelikož zákonná úprava spojuje možnost zápisu bodů jen s rozsudkem, kdy pachatel bude uznán vinným a bude mu uložen trest. Pokud to srovnáme s osobou, která mírně překročila povolenou rychlost, a která svým jednáním získala 2 body v rámci bodového hodnocení, není zde patřičná právní rovnováha. Samozřejmě musíme vidět i další okolnosti, neboť samotné projednávání v trestním řízení se dá považovat za jistý trest pro osobu, kdy její jméno bylo dehonestováno. Stejná situace byla u tzv. odklonů v trestním řízení, až do 31.8. 2012, kdy novelizací se rozhodnutí o podmíněném odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněném zastavení trestního stíhání stává také podkladem pro záznam bodů.[121] U situace schválení narovnání dle mého soudu nelze stále zapisovat body do karty řidiče.

[118] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích § 83
[119] KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 2. aktualizované vyd. Praha: Leges, 2011, s. 538. ISBN 9788087576014.
[120] Metodická pomůcka k usměrnění některých správních činnosti v souvislosti s aplikací zákona č 411/2005 Sb. In: [online]. [cit. 2013-06-24]. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/4548C83F-9C2E-4F93-B497-4175137B4E17/0/411metodikafinal.doc
[121] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích § 123b odst. 2 písm. d

6.1.1 Osoby požívající imunitu

V našem právním řádu jsou osoby, které požívají imunitu a nejsou tedy odpovědny z přestupku tak, že ve svém důsledku na ně neplatí bodový systém. Osobami jsou Prezident republiky a soudci Ústavního soudu.[122] Prezident ČR s největší pravděpodobností nebude řídit za své funkce motorová vozidla, tím pádem se ani nemůže dopustit bodově hodnoceného jednání. Přestupky, kterých se dopustili poslanci a senátoři se projednají podle přestupkového zákona jen tehdy, jestli nepožádají o projednání věci v disciplinárním řízení, které upravují jednací řády obou komor.[123] Poslancům a senátorům, ať už se projedná přestupek klasickým způsobem nebo disciplinárním řízením, jsou body za toto jednání zaznamenány.[124]

Osoby požívající diplomatickou imunitu mají u cizích států různá privilegia, neboli výsady a imunity. U těchto osob se jedná o dlouhodobou praxi a nepřináší to větší problémy. Z hlediska bodového hodnocení budu u těchto osob zkoumat, jestli nastane situace, kdy se jich tento systém dotkne. Většina těchto osob budou cizinci, to znamená, že v České republice jim řidičské oprávnění nemůže být odebráno, ale mohou ztratit právo řídit na území ČR. Situace, kdy na tyto osoby bude dle mého názoru působit bodový systém, může nastat, pokud například francouzský velvyslanec působící v Německu pojede na dovolenou přes Českou republiku, nesmí se však jednat o služební cestu. Takového velvyslance by dle mého soudu nechránila imunita dle mezinárodního práva, avšak tento nastíněný příklad je spíše teoretický, neboť problematická je spíše otázka dokazování.[125]

---

[122] HENDRYCH, Dušan. *Správní právo: obecná část*. 7. vyd. Praha: C.H. Beck, 2009, s. 458. Právnické učebnice (C.H. Beck). ISBN 9788074000492.

[123] Zákon č. 90/1995 Sb., o jednacím řádu Poslanecké sněmovny § 13 odst. 3
Zákon č. 107/1999 Sb., o jednacím řádu Senátu § 14 odst. 4
Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích § 71

[124] KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 2. aktualizované vyd. Praha: Leges, 2011, s. 537. ISBN 9788087576014.
Dále dle Zákon č. 90/1995 Sb., o jednacím řádu Poslanecké sněmovny § 15 odst. 2

[125] Autor vychází ze znalostí, které získal při úspěšném absolvování předmětu Mezinárodní právo veřejné 1 a 2 v akademickém roce 2011/2012 na právnické fakultě Západočeské univerzity v Plzni.

6.2 Záznam bodů a společné řízení

Maximální počet bodů, jak jsem v předchozích kapitolách zmiňoval je 12, a to i v případech, kdyby tato hranice měla být součtem překročena. *Od 1.8. 2011 došlo k výrazné změně při zaznamenávání bodů ve společném řízení, a to nahrazení sčítací metody metodou absorpční (pohlcovací), i když nedošlo jednání jedním skutkem,*[126] dle pojmosloví z trestního práva se jedná o tzv. vícečinný souběh. Důvodem této změny je vložení preventivně výchovného prvku do bodového hodnocení, jelikož i když bodové hodnocení má být administrativní záležitostí, většina řidičů, kteří získají 12 bodů, to budou považovat za sankci a ne za administrativní opatření. Ale zpět k preventivně výchovnému prvku, který znázorním na příkladu. Osoba A, která bude pravidelně překračovat maximální povolenou rychlost do 20 km/h v obci, které by zaznamenávalo například úsekové měření rychlosti, abychom vyloučili blokové řízení, by nastřádala tolik přestupků, že by při případném projednání ve společném řízení okamžitě pozbyla řidičské oprávnění, aniž by měla možnost ve svém chování udělat jakoukoliv nápravu. Před touto novelou by se konalo společné řízení s absorpční metodou, kdyby osoba naráz překročila maximální povolenou rychlost do 20km/h, a přitom nebyla připoutána bezpečnostním pásem, a ještě by držela telefonní nebo jiné hovorové zařízení v ruce. V tomto nastíněném případě by ve společném řízení byly uděleny body za nejpřísněji hodnocený přestupek, dle pojmosloví použitého z trestního práva by se jednalo o jednočinný souběh. Pokud by však nebyla splněna podmínka, že jednání bylo spácháno naráz, takovéto osobě by byly zaznamenány body za každý přestupek zvlášť.

Nová koncepce společného řízení s absorpční metodou toto odstraňuje a řidičům dává možnost změnit chování a předejít odebrání řidičského oprávnění. Hranice, kterou zákonodárce uložil je 3 měsíce proto, aby nedocházelo ke kumulaci přestupků. Pokud by zákonodárce neomezil lhůtu na 3 měsíce, osoba přestupce by měla možnost delší dobu se omlouvat z jednání u správního orgánu tak, aby využila na společné řízení co možná nejvyšší počet přestupků. To znamená, že pokud osoba v posledních třech měsících spáchá více přestupků, dle pojmosloví z trestního práva tzv. vícečinný souběh,

[126] KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 2. aktualizované vyd. Praha: Leges, 2011, s. 550. ISBN 9788087576014.

tak se povede společné řízení a získá jen body za nejpřísněji hodnocený přestupek. Pokud by tedy osoba 25.5. 2012 telefonovala (2 body) a 26.5. 2012 jela vyšší než maximální povolenou rychlosti, a to více než 5km/h a méně než 20 km/h v obci (2 body), a 30.5. 2012 nebyla připoutána bezpečnostním pásem (3 body), byly by takovéto osobě ve společném řízení zaznamenány 3 body v rámci bodového hodnocení. Před touto novelou by získala 7 bodů, což je více než polovina stanovené hranice. [127]

6.3 Řízení o námitkách

Řízení o námitkách je jediným opravným prostředkem, jak zvrátit záznam bodů do karty řidiče. Jedná se o speciální opravný prostředek a nelze využít opravné prostředky dle správního řádu. Důvodem tohoto opravného prostředku je možnost odstranit chybný zápis o počtu bodů. Tento institut je ochranou právní jistoty řidičů, námitky lze podat jak proti provedenému záznamu bodů, tak i proti chybnému odečtu bodů.[128] Vzhledem k tomu, že správní orgán nemá vždy informační povinnost, není lhůta pro podání námitky nijak omezena.[129] Námitky lze podat způsobem uvedeným v § 117 zákona o provozu na pozemních komunikacích, a to tedy elektronickým podáním se zaručeným elektronickým podpisem nebo podáním prostřednictvím držitele poštovní licence či prostřednictvím datové schránky. Námitky nelze ovšem chápat jako opravný prostředek proti přestupku, se kterým je spojen zápis bodů, smyslem námitek je obrana jen proti nesprávnému zápisu počtu bodů do karty řidiče.[130] V řízení o námitkách nelze přezkoumávat správnost a zákonnost aktů orgánů veřejné moci - na tyto akty je potřeba nahlížet se zásadou presumpce správnosti.[131] Největší motivací řidiče pro podání námitek bude, pokud dosáhne 12 bodů, i když nebude řízení o námitkách úspěšné,

[127] KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 2. aktualizované vyd. Praha: Leges, 2011, s. 550-554. ISBN 9788087576014.
také
KOVALČÍKOVÁ, Daniela. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář*. 2. vyd. Praha: C.H. Beck, 2011, s. 278. Beckovy komentáře. ISBN 9788074004186.
[128] KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 2. aktualizované vyd. Praha: Leges, 2011, s. 573. ISBN 9788087576014.
[129] BUŠTA, Pavel. *Zákon o silničním provozu s komentářem: (ve znění 23 novel) : zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)*. Praha: Venice Music Production, 2011, s. 176. ISBN 978-80-904270-1-3.
[130] Rozsudek NSS ze dne 24. 8. 2010. sp. zn./č. j.: 5 As 39/2010-76
[131] Rozsudek NSS ze dne 6. 8. 2009. sp. zn./č. j.: 9 As 96/2008-44

prodlouží se tím doba, po kterou předmětný řidič bude moci legálně řídit motorová vozidla, jelikož se přerušuje běh lhůt u pozbytí řidičského oprávnění.[132]

Shledá-li příslušný správní orgán námitky za odůvodněné, provede opravu záznamu o dosaženém počtu stanovených bodů v registru řidičů a řidiče o této skutečnosti vyrozumí. Lhůta pro přezkoumání námitek je stanovena na nejvýše 10 pracovních dnů od doručení správnímu orgánu. Nedůvodné námitky správní orgán zamítne a vydá o tom rozhodnutí a dále se postupuje dle správního řádu. Proti rozhodnutí správního orgánu je dle správního řádu přípustné odvolání, které má suspenzivní účinek. *V úvahu přichází i soudní přezkum zákonnosti rozhodnutí podle soudního řádu správního, který je v tomto případě zvlášť důležitý i proto, že k záznamu bodů dochází mimo správní řízení.*[133] Problematika nastává, pokud předmětný řidič dostal oznámení o dosažení 12 bodů, kterým 5. den od doručení, pozbývá řidičské oprávnění. Otázkou je, zda-li musí podat námitky v předmětné lhůtě tak, aby správnímu orgánu námitky došly (hmotně právní lhůta), nebo poslední den lhůty stačí předat držiteli poštovní licence (procesně právní lhůta). JUDr. H. Kučerová interpretací zákona a v souladu s judikaturou Ústavního soudu dovozuje, že se jedná o procesně právní lhůtu, k čemuž se také přikláním, jelikož bych považoval hmotně právní lhůtu za nepřiměřeně krátkou. Problematika nastává, že praxe obcí s rozšířenou působností se často liší, většina považuje lhůtu za procesní, ale hlavní město Praha jí rozdílně považuje za hmotně právní, to znamená, že poslední den lhůty musí být námitky doručeny.[134]

[132] KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi: podle stavu k 1.7.2006*. 2., přeprac. a dopl. vyd. Praha: Linde, 2006, s. 127. ISBN 80-7201-613-x.
[133] BUŠTA, Pavel. *Zákon o silničním provozu s komentářem: (ve znění 23 novel) : zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)*. Praha: Venice Music Production, 2011, s. 177. ISBN 978-80-904270-1-3.
[134] KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 2. aktualizované vyd. Praha: Leges, 2011, s. 575-577. ISBN 9788087576014.

6.4 Osoba blízká, ve světle objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla

6.4.1 Osoba blízká

Osoba blízká je jeden z nejpoužívanějších právních institutů s cílem vyhnutí se přestupku, tím pádem i bodovému hodnocení proti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.[135] Česká právní úprava není jediná, která se s touto problematikou potýká. Pro některé osoby je spíše důležitější vyhnutí se bodovému hodnocení než samotné pokutě za přestupek. Tento institut vedl k celé řadě diskuzí na půdě zákonodárce, jak ho zrušit nebo alespoň omezit, aby se řidiči s úspěchem nevyhýbali přestupkům v takové míře. Laická veřejnost využívá institut osoby blízké, i když může při případném předvolání k podání vysvětlení využít svého ústavního práva, a to právo nevypovídat proti sobě,[136] neboť na tomto principu je založeno trestní právo. Právo nevypovídat proti sobě, a využití osoby blízké nelze zrušit, pokud by ovšem nebyl změněn Ústavní pořádek České republiky.[137] V mediích je od ledna 2013 někdy nesprávně tvrzeno, že osoba blízká a s tím související právo nevypovídat, jsou zrušeny.

Od 17.1. 2013 bylo toto právo omezeno tím způsobem, že provozovatel vozidla má zajistit, aby při užití vozidla byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích, jinak se dopouští správního deliktu, což znamená, že za vozidlo nese objektivní odpovědnost. Logicky provozovatel nemůže zajistit kontrolu vozidla, aby s ním nebyl spáchán přestupek, to by ho nikdy nemohl nikomu vypůjčit. Ve svém důsledku to znamená, že osoba pokud využije institut osoby blízké, bude povinna zaplatit pokutu za správní delikt provozovatele vozidla. Další právní otázkou z pohledu trestního práva je, že sankci neponese pachatel přestupku, ale provozovatel vozidla.[138] Abych nastínil, kam tím mířím, pokud by rodiče odpovídali za trestné činy

[135] BERAN, Tomáš. *Nová pravidla silničního provozu: bodový systém a další změny silničního zákona*. Vyd. 1. Brno: Computer Press, 2006, s. 45. Rady a tipy pro řidiče, 8. ISBN 80-251-0909-7.
[136] BERAN, Tomáš. *Kam až lze ohnout zákony kvůli právu nevypovídat ?* [online]. [cit. 2013-06-24]. Dostupné z: http://www.autoweb.cz/beran-kam-az-lze-ohnout-zakony-kvuli-pravu-nevypovidat/
[137] KLÍMA, Karel. *Ústavní právo*. 3. rozš. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2006, s. 392-393. Právnické učebnice (Aleš Čeněk). ISBN 8073800004.
[138] KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 2. aktualizované vyd. Praha: Leges, 2011, s. 668. ISBN 9788087576014.

dítěte, které není trestně odpovědné, zde bychom to spatřovali za nelogické a nespravedlivé. Otázkou tedy zůstává, zda je, či není objektivní odpovědnost provozovatele vozidla ústavně konformní. Toto rozhodnutí náleží Ústavnímu soudu.[139] Budeme tedy muset vyčkat na případný nález Ústavního soudu, kdy se občan zřejmě bude bránit v rámci ústavní stížnosti, což nějakou dobu potrvá, jelikož cesta k Ústavnímu soudu, aby ústavní stížnost nezamítl, z důvodu že jsme nevyčerpali všechny opravné prostředky, je od rozhodnutí správního orgánu poměrně dlouhá.

Z judikatury Evropského soudu pro lidská práva vyplývá, *že přísná objektivní odpovědnost tzv. strict liability provozovatele vozidla za dopravní přestupek jiného v nizozemském právu z pohledu zásady presumpce neviny podle článku 6 odst. 2 Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod*[140] je možná. Soud argumentoval tím, že i u méně závažného přestupku se použije čl. 6 Úmluvy, ale důkazní břemeno obžaloby není absolutní a lze použít domněnky faktické či právní.[141] Nizozemská právní úprava má podobný institut odpovědnosti provozovatele vozidla, a to i s maximální výší pokuty 340,34 Euro, dále i s možností zákonné liberace.[142] Jeden z dalších použitelných rozhodnutí, který se týká deliktu provozovatele vozidla je rozhodnutí Evropského soudu pro lidská práva ve věci Rieg proti Rakousku ze dne 3. 3. 2005 č. 63207/00. Toto rozhodnutí se týká práva neobviňovat sám sebe z deliktu v silničním provozu podle rakouské právní úpravy. Skutková podstata byla, že rakouská občanka byla změřena radarem při překročení maximální povolené rychlosti a při řízení o tomto přestupku udala osobu, která byla cizincem, ale neuvedla adresu této osoby. Rakouské občance byla udělena pokuta a tuto pokutu považovala za porušení zásady neobviňovat sama sebe a presumpci neviny.[143] Z rakouské právní úpravy plyne, že právo správního orgánu

[139] BERAN, Tomáš. *Nová pravidla silničního provozu: bodový systém a další změny silničního zákona*. Vyd. 1. Brno: Computer Press, 2006, s. 46. Rady a tipy pro řidiče, 8. ISBN 80-251-0909-7
[140] *Přehled judikatury ve věcech silničního provozu, silniční dopravy a pozemních komunikací*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2009, s. 624. Přehledy judikatury (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7357-477-2. Věc Falk v. the Netherlands, podle rozhodnutí Evropského soudu pro lidská práva ze dne 19. 10 2004. č. 66273/01 Přeložil Jan Kněžínek
[141] *Přehled judikatury ve věcech silničního provozu, silniční dopravy a pozemních komunikací*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2009, s. 629. Přehledy judikatury (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7357-477-2.
[142] *Přehled judikatury ve věcech silničního provozu, silniční dopravy a pozemních komunikací*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2009, s. 625. Přehledy judikatury (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7357-477-2.
[143] *Přehled judikatury ve věcech silničního provozu, silniční dopravy a pozemních komunikací*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2009, s. 630-631. Přehledy judikatury (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7357-

požadovat informace má přednost před právem odmítnout poskytnutí informací, což rakouský Ústavní soud shledal za ústavně konformní a ani se stížností u Evropského soudu neuspěla.[144] Z této Evropské judikatury plyne, že Ústavní soud České republiky zřejmě shledá delikt provozovatele vozidla jako Ústavně konformní. Za jinou situaci bych považoval, pokud by provozovateli byly zaznamenávány body v rámci bodového hodnocení. Tuto situaci bych shledával v rozporu s Ústavním pořádkem České republiky.

6.4.2 Správní delikt provozovatele vozidla

Podíváme-li se na samotné "jakési" zpoplatnění při využití osoby blízké, platí od konce ledna 2013, že správní orgán může udělit poplatek, pokud jsou splněny následující podmínky:

- Porušení pravidel bylo zjištěno prostřednictvím automatizovaného technického prostředku používaného bez obsluhy při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo se jedná o neoprávněné zastavení nebo stání.
- Porušení pravidel nemá za následek dopravní nehodu.
- Porušení povinností řidiče nebo pravidel provozu na pozemních komunikacích vykazuje znaky přestupku podle zákona o provozu na pozemních komunikacích.[145]
- Totožnost řidiče vozidla není známa nebo není zřejmá z podkladu pro zahájení řízení o přestupku.
- Porušení je možné projednat uložením pokuty v blokovém řízení.[146]
- Obecní úřad obce s rozšířenou působností učinil nezbytné kroky ke zjištění pachatele přestupku a

---

477-2.
Věc Rieg proti Rakousku, podle rozhodnutí Evropského soudu pro lidská práva ze dne 3. 3 2005. č. 63207/00 Přeložil Jan Kněžínek

[144] *Přehled judikatury ve věcech silničního provozu, silniční dopravy a pozemních komunikací*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2009, s. 632. Přehledy judikatury (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7357-477-2.
Věc Falk v. the Netherlands, podle rozhodnutí Evropského soudu pro lidská práva ze dne 19. 10 2004. č. 66273/01 Přeložil Jan Kněžínek

[145] Srov. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích § 125 f

[146] Srov. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích § 125 h

- nezahájil řízení o přestupku a věc odložil, protože nezjistil skutečnosti odůvodňující zahájení řízení proti určité osobě, nebo
- řízení o přestupku zastavil, protože obviněnému z přestupku nebylo spáchání skutku prokázáno.[147]

Pokud jsou splněny všechny tyto podmínky kumulativně, lze provozovateli za správní delikt uložit pokutu. Rozmezí této pokuty se použije rozmezí pokuty za konkrétní přestupek, maximální pokuta je však omezena do celkové výše 10 000 Kč.

Zákonné liberační důvody pro provozovatele vozidla za správní delikt jsou, jestliže v době porušení mu bylo vozidlo odcizeno nebo byla odcizena jeho tabulka s přidělenou registrační značkou nebo podal žádost o zápis změny provozovatele vozidla v registru vozidel.

Příslušná osoba má při případném předvolání na podání vysvětlení tyto možnosti:

- Vzít přestupek na sebe, zaplatit pokutu a získat body v rámci bodového hodnocení.
- Použít osobu blízkou a zaplatit správní delikt provozovatele vozidla, ale bez získání bodů v rámci bodového hodnocení.
- Použít liberační důvody, viz výše zmíněné.
- Uvést osobu, která řídila vozidlo.

Z mého pohledu bylo využívání osoby blízké k vyhýbání se přestupkům v ČR již neúnosné. Naprosto nevyhovující před účinností deliktu provozovatele vozidla bylo ve svém důsledku trestání řidičů, kteří nevyužili osobu blízkou, ale k přestupku se přiznali. Těmto osobám byla udělena pokuta a získaly body v rámci bodového hodnocení. Ve svém důsledku tento systém motivoval řidiče k nečestnému jednání. Hlavním cílem řidičů, kteří opakovaně páchají přestupky v provozu na pozemních komunikacích, dle mého soudu ani nemuselo být vyhnutí se samotné pokutě, ale vyhnout se bodovému hodnocení, což tento institut umožňuje. Nesporné je, že vymahatelnost práva se tímto

[147] Srov. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích § 125 f

institutem zvýší. Je třeba se zamyslet, jestli by tento delikt neměl odpovídat polovině sankce, kterou zvolil zákonodárce. Je nepochybné, že čím větší sankce, tím bude větší snaha provozovatelů se této sankci vyhnout.

Pokud se podíváme na celou koncepci tohoto nového institutu, je zde poměrně značný prostor, jak se vyhnout i této pokutě. Spácháme-li vážnější přestupek, který nelze projednat v blokovém řízení, tento institut správního deliktu provozovatele vozidla nelze použít. Rozeberu na příkladě: pokud osoba pojede v obci o více než 40 km/h než dovolují rychlostní limity na daném úseku, to znamená na úseku, kde platí 50 km/h, pojede více než 90 km/h a bude změřena automatickým úsekovým měřením, pak bude při případném předvolání k podání vysvětlení moci využít práva nevypovídat proti sobě a osobě blízké bez jakéhokoliv omezení, jelikož není splněna podmínka, že přestupek lze projednat v blokovém řízení. Samozřejmě osoba, která by toto chtěla aplikovat, se vystavuje nebezpečí, že pokud bude zastavena hlídkou Policie ČR na místě ihned, nebude moci využít osobu blízkou vůbec. Pokud by byla takto přistižena, uloží se zákaz řízení v délce trvání 6 měsíců až 1 rok a 5 bodů v rámci bodového hodnocení. Pokud při tomto přestupku dojde k dopravní nehodě, opět nelze uložit odpovědnost provozovatele za správní delikt.[148]

6.4.3 Osoba vzdálená

V mediích je od ledna 2013 v souvislosti s osobou blízkou tvrzeno, že neukáznění řidiči budou využívat osobu vzdálenou nebo také někdy označováno laicky jako varianta cizinec. Aby provozovateli vozidla mohl být udělen správní delikt, musí být splněna podmínka, že totožnost řidiče není známa nebo není zřejmá z podkladu pro zahájení přestupku. Dle mého soudu v praxi bude provozovatel nejprve předvolán k podání vysvětlení z důvodu podezření ze spáchání přestupku a v této chvíli bude otázán, zda-li vozidlo řídil on sám, nebo kdo vozidlo v inkriminovanou dobu řídil. Provozovatel je povinen vědět, kdo vozidlo řídil, jinak se dopouští přestupku dle § 10 odst. 1 písm. d) zákona o silničním provozu, zakazuje provozovateli svěřit řízení vozidla osobě, o které nezná potřebné údaje k určení totožnosti. Pokud provozovatel vozidla bude tvrdit, že je

[148] BERAN, Tomáš. *Osoba blízká nekončí ! Část II.* [online]. [cit. 2013-06-24]. Dostupné z: http://www.autoweb.cz/osoba-blizka-nekonci-cast-ii-52246/

mu známo, kdo vozidlo řídil, ale že ji z důvodu, že se jedná o osobu blízkou, odmítá uvést, tak teprve potom, dle mého soudu, půjde uložit správní delikt provozovatele vozidla s tím, že nezajistil, aby s vozidlem nebyly porušovány povinnosti řidiče v provozu na pozemních komunikacích, a za tento správní delikt nelze ovšem uložit body v rámci bodového hodnocení. Pokud však provozovatel vozidla uvede osobu, která je cizincem, tak dle mého soudu nemůže správní orgán uložit delikt provozovatele vozidla, protože osoba se jeví jako známá. Bude-li správní orgán prověřovat osobu cizince, bude to značně zdlouhavé z důvodu doručování do ciziny. Tento problém s osobou cizince nemusí být prostá snaha vyhnutí se pokutě, ale pokud se podíváme na klasické půjčovny vozidel, nemají technické, ani právní prostředky, jak zajistit, aby půjčené vozidlo neporušilo předpisy provozu na pozemních komunikacích. Dle metodického pokynu Ministerstva dopravy se věc s použitím osoby cizince má provést následovně: Uvede-li provozovatel vozidla osobu, která je správnímu orgánu evidentně nedostupná, měl by věc odložit.[149] Dle mého soudu je v tomto případě značný prostor pro možnost vyhnutí se výše zmíněného deliktu. Obávám se, že ve svém důsledku budou platit za tento delikt osoby slušné a poctivé, zatímco osoby znalé práva se budou tomuto deliktu pokoušet vyhnout, a tím se zvýší nespravedlnost mezi řidiči.

6.5 Roční lhůta na projednání přestupku

Tato lhůta, ač se na první pohled zdá poměrně dlouhá, tak některým osobám se jí s úspěchem podaří zachovat, a tím pádem je hříšník bez trestu. Do běhu této lhůty se nezapočítává konání trestního řízení, kdy se lhůta přerušuje. V poslanecké sněmovně byl několikrát projednáván návrh na prodloužení lhůty na dva roky. *Tato propadná (prekluzivní) lhůta, ke které musí správní orgán přihlížet z úřední povinnosti, je jednoroční a počíná běžet dnem spáchání přestupku.*[150] Otázkou spíše zůstává, pokud by tedy lhůta byla prodloužena, jestli má výchovný efekt použít represivní nástroj po tak dlouhé době po spáchání přestupku. Dále nastává otázka, jestli právě tyto osoby,

[149] Ministerstvo dopravy: Metodika k usměrnění některých správních činností obecních úřadů obcí s rozšířenou působností, v souvislosti se změnou zákona č. 361/2000 Sb. zákonem č. 297/2011 Sb. In: [online]. [cit. 2013-06-24]. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/0AB601EF-B0F5-4880-A3AA-B759E5B22DDC/0/8_2013160OST_5_Priloha_3_8_2013160OST_5_1_Metodika_1238485.pdf

[150] KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi: podle stavu k 1.7.2006*. 2., přeprac. a dopl. vyd. Praha: Linde, 2006, s. 217. ISBN 80-7201-613-x.

které se účelně vyhýbají projednávání přestupku, tak nebudou konat i nadále. Správní orgán má nástroje k donucení spolupráce, mám na mysli pořádkovou pokutu, ale pokud se osoba pokaždé z jednání omluví a bude k tomu mít náležitou omluvu, nelze ve svém důsledku přestupek projednat.[151] Novelizace právní úpravy dává možnosti tomuto případnému vyhýbání se předejít, a to vybíráním kaucí.[152] Z pohledu bodového hodnocení nejsou osobě, která se s úspěchem z každého jednání omlouvá, za přestupek uděleny žádné body. Což lze spatřovat vůči osobám, které poskytly součinnost správnímu orgánu a jednání zbytečné neprotahovaly, jako dosti nespravedlivé.

7 Bodové hodnocení de lege ferenda

7.1 Mladí řidiči a bodové hodnocení

Tato skupina řidičů často jezdí sportovně a neopatrně, ač mají ze všech věkových skupin nejméně řidičských zkušeností. *Největší skupinu bodovaných při přepočtu na průměrný počet registrovaných řidičů podle věku tvoří mladí řidiči ve věku 21let.*[153] Není divu, že zákonodárce uvažuje, jak tyto osoby nasměrovat, aby nechápaly pozemní komunikace jako sportovní dráhy. Musíme si uvědomit, že většina dospívajících chlapců se velmi těší na získání řidičského oprávnění. To znamená, že hrozba ztráty řidičského oprávnění by měla být velmi účinným trestem. V některých státech využívají přísnější režim bodového hodnocení pro tuto skupinu řidičů, jedním ze států je Finsko. Jiné státy uplatňují systém nižších dovolených rychlostních limitů, například Francie. V Německu používají systém řidičského oprávnění na zkoušku.[154] V Chorvatsku použili pro řidiče nováčky u osobních automobilů omezení zdvihového objemu válců, která mají menší výkon. Můj osobní pohled na danou problematiku je, že neshledávám danou legislativu za nedostatečnou, ale dle mého soudu by postačil větší dohled dopravní policie, a tím větší vymahatelnost práva, z čehož plyne větší obava z pozbytí řidičského

[151] BERAN, Tomáš. *Nová pravidla silničního provozu: bodový systém a další změny silničního zákona*. Vyd. 1. Brno: Computer Press, 2006, s. 37. Rady a tipy pro řidiče, 8. ISBN 80-251-0909-7.
[152] KOVALČÍKOVÁ, Daniela. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář*. 2. vyd. Praha: C.H. Beck, 2011, s. 293. Beckovy komentáře. ISBN 9788074004186.
[153] LISÁ, Zuzana. *Agresivita na silnicích, aneb, Proč se za volantem chováme jinak?*. Vyd. 1. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2011, s. 29. Právní monografie. ISBN 9788073576158.
[154] LISÁ, Zuzana. *Agresivita na silnicích, aneb, Proč se za volantem chováme jinak?*. Vyd. 1. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2011, s. 97. Právní monografie. ISBN 9788073576158.

oprávnění. Ke zlepšení bych shledal zařazení do bodového hodnocení skutkové podstaty agresivní jízdy. U této skupiny řidičů bych trestal dvojnásob, jelikož nejčastější příčinou dopravních nehod bude právě agresivní a bezohledná jízda,což ve spojení s nedostatkem zkušeností bohužel často končí tragicky.

7.2 Automatizované řízení vozidla

Takováto vozidla budou u nás zřejmě jezdit za pár let, spíše desítek let. Pokud vezmeme v úvahu, že by vozidlo bylo řízeno počítačem a řidič by ve vozidle seděl jen z důvodů kontroly nebo by vozidlo mohlo jet dokonce i bez posádky, pak nastává právní otázka, kdo ponese odpovědnost za toto vozidlo, pokud spáchá přestupek v provozu na pozemních komunikacích. Pokud by dnes takové vozidlo jezdilo v České republice, měl by odpovědnost řidič. Hlavním smyslem těchto vozů je, aby řidič a posádka nemusela kontrolovat počítač při řízení a mohla se věnovat jiným činnostem. Otázkou tedy je, zda ponese odpovědnost výrobce nebo řidič. Tato situace není tak vzdálená, neboť společnost Google již tato vozidla testuje společně s různými universitami. V Kalifornii a v Nevadě již vznikají první zákony, které upravují podmínky zkoušení a zavádění samo řídících aut. Tento zákon prozatím vyžaduje přítomnost řidiče v autě, aby ten mohl řízení v nouzi převzít.[155] Řešení tohoto právního problému tento projekt značně zbrzdí, protože vyřešit právní podmínky bude velmi složité. Společnosti, které budou vozidla vyrábět, se budou snažit této odpovědnosti zprostit. Protistranou bude řidič, pokud mu bude legislativa nařizovat, aby automobil kontroloval, nebude pak takové vozidlo pro něho mít přidanou hodnotu.

8 Závěr

Po hlubokém zkoumání institutu bodového hodnocení jsem se snažil zhodnotit, kde se dají spatřovat negativa. Již několikrát jsem zmínil, že dle mého soudu provází institut nedostatečné informování řidičů o stavu bodového konta. Myslím si, že by příslušnici Policie ČR při projednávání přestupku v blokovém řízení měli povinnost

[155] *Záhada: Roboti řídí lépe než lidé. Ale kdo může za to, když nabourají?* [online]. [cit. 2013-06-21]. Dostupné z: http://technet.idnes.cz/roboticke-auto-google-0un-/tec_technika.aspx?c=A130212_160819_tec_technika_pka

sdělit řidiči počet bodů, který mu bude zaznamenán. Tím by se nikterak nezvýšily náklady, jelikož většina policistů musí znát přestupky v silničním provozu, a to i s bodovým hodnocením. Policisté někdy dokonce řidičům tvrdí tyto skutečnosti zkresleně a ujišťují řidiče, že za toto jednání žádné body nejsou.[156] Jejich záměr je celkem jasný, a to přimět řidiče k uznání přestupku, a tím skončení v blokovém řízení. Nechci ovšem tvrdit, že takto jedná většina příslušníků Policie ČR. Do informování o stavu bodového konta, a to z úřední povinnosti, bych zařadil informování u hranice 8 bodů, kdy by příslušnému řidiči byl dán velký prostor pro změny jeho chování na pozemních komunikacích. K represivnímu nástroji by se mělo přistupovat dle mého soudu až poté, kdy nestačí vidina trestu. Protože základním cílem bodového hodnocení považuji motivaci řidičů, aby se naučili chovat v silničním provozu v souladu s pravidly.

U řidičů profesionálů si musíme uvědomit, že pozbytí řidičského oprávnění je pro ně téměř ekonomicky likvidační. Také samotné navrácení na více skupin řidičského oprávnění je již velmi finančně nákladné. Samozřejmě tito řidiči to budou mít při řízení jistě na paměti, ale otázkou je, jestli by profesionální řidiči neměli mít jisté zvýhodnění v bodovém systému. Samozřejmě se dá uvažovat, že se jedná o řidiče, kteří by měli mít neskutečné množství zkušeností, ale pokud se podíváme z druhé strany a vezmeme v úvahu roční nájezd kilometrů, budou tito řidiči na velmi dobré hodnotě chybovosti. Jsem si vědom, že jisté zvýhodnění by mělo za následek zvýšení administrativy, ale je otázkou, jestli je takto nezvýhodnit. Dle mého soudu by to bylo aktuální, pokud by mladí řidiči měli mít jiný režim v bodovém hodnocení.

Před vypuštěním banálnějších přestupků, které byly zařazeny do bodového hodnocení, bych je zde zřejmě kriticky hodnotil, že do systému nepatří. Ve své práci jsem se zmínil, že by bylo vhodné vložení správního uvážení do bodového systému, který by reagoval na ohrožení ostatních účastníků na pozemních komunikacích. Pokud by toto fungovalo tak, jak má, a nebylo by toho zneužíváno, zdál by se mi celý systém bodového hodnocení jako systém s větší dávkou spravedlnosti. Překvapuje mě, že

[156] Zkušenost s hlídkou Policie ČR osoby blízké, kdy řidiči- moji matce, příslušník Policie ČR nesprávně informoval. "*Nebojte se za tento přestupek žádné body nejsou"*

rozptyl pokut, který je dán v blokovém řízení, je značný. Pokud tedy má být systém čitelnější, měl by být dle mého soudu rozptyl pokut zejména v blokovém řízení menší. Námitku, že systém reaguje na poměry přestupce, bych považoval za neopodstatněnou, jelikož v blokovém řízení se nevede dokazování a příslušník Policie ČR nemůže kvalifikovaně posoudit, jak vysoká pokuta je přiměřená. Pokud tedy systém bodového hodnocení nereaguje na míru ohrožení a nelze užít správního uvážení, jsem pro to, aby prostor pro správní uvážení u pokut byl menší. Systém přestupků v dopravě je dle mého soudu specifický tím, že se jedná o mnoho rozdaných pokut každý den, a proto by měl být vnímán s co možná největší dávkou spravedlnosti.

V posledních kapitolách jsem se snažil hledat možnosti, jak se vyhnout systému bodového hodnocení. Jestli existují osoby, pro které systém bodového hodnocení neplatí, a zejména jestli se jednáním řidiče, který je v ohrožení administrativního důsledku, dá tomuto opatření předejít cestou právní obrany. Jsem toho názoru, že i když samotný systém bodového hodnocení selže a příslušného řidiče nedostihne díky případné pomoci advokáta nebo zmocněnce, bude pro něho trestem samotné řešení vzniklé situace, to znamená ztráta časová a finanční v případě odměny advokátovi. Po zhodnocení dané problematiky, dle mého soudu není problém ve špatné zákonné úpravě, ale v nedostatečném dohledu Policie ČR, který je bohužel v době snižování státního rozpočtu nákladný. Nemyslím si, že řešením je instalování automatických systémů zaznamenávajících rychlost, popřípadě průjezd na světelný signál "Stůj". Jsem toho názoru, že největší výchovný efekt má sankce co možná nejdříve po deliktním jednání. U automatických systémů bude časové rozmezí mezi sankcí za přestupek a samotným jednáním delší a může tím pádem výchovný efekt téměř postrádat.

Jednou z právně filozofických otázek nastává, jestli k motivaci řidičů k dodržování pravidel volit jen represivní nástroje a nepoužít pro bezproblémové řidiče jistá zvýhodnění. Za zvýhodnění se dá považovat odečet bodů, ale pokud by zde byl řidič, který by nikdy nepáchal přestupky na pozemních komunikacích, nikdy by tedy nebyl pozitivně zvýhodněn. Nastává otázka, jestli k výchově řidičů nezvolit například státní podporu na povinném ručení pro takto bezproblémové řidiče.

V závěru zde navedu filozofickou právní úvahu. Žijeme v době, kdy tržní hospodářství ovládá reklama. I při účinnosti bodového hodnocení za vážnější přestupky lze uložit zákaz řízení motorových vozidel, což znamená, že bodové hodnocení není jediným represivním institutem. Nastává otázka, zda zákonodárce neužil bodové hodnocení jako jistou reklamní kampaň k přesvědčování řidičů k dodržování pravidel silničního provozu z obavy, aby nepozbyli řidičské oprávnění. Pokud se podíváme na začátek účinnosti systému bodového hodnocení, lze říci, že na řidiče to tak působilo, neboť se stali respektujícími řidiči v provozu na pozemních komunikacích. I kdyby bodové hodnocení bylo jistou reklamou, přínos v podobě snížení dopravních nehod nelze zpochybňovat. Nesmí se zapomenout, že bodový systém působí i na méně závažné přestupky a může postihnout osobu, která v menší míře porušuje předpisy. Státem, který je z právního hlediska nejvíce podobný České republice, je Slovensko, které neaplikovalo bodový systém, ale pouze přísnější tresty, které dosahují také snížení počtu přestupků a dopravních nehod.[157]

Ve své práci jsem narazil na pomyslné porušování základních zásad právních, které je nám studentům právnických fakult vštěpováno na počátku studia. Považuji za nesporné, že bodové hodnocení přispělo k větší míře bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, a objektivní odpovědnost provozovatele nesporně přispěje k vyšší vymahatelnosti práva, což je jednou ze základních atributů funkce práva. Filozofickou otázkou pro mě zůstává, zda se opravdu nejedná o jakési ohýbání právních zásad k vyšším cílům, což nepovažuji dlouhodobě za správné. Je nesporné, že k posuzování těchto otázek je zde Ústavní soud, který je složen z největších právních odborníků.

8.1 Resumé

This thesis is devoted to the point system for traffic violations in the Czech Republic. The system was created in 2006 in reaction to the unfavorable situation with

[157] MAŘÍKOVÁ, Eva. *Bodový systém – problematika výchovného působení a sociálních dopadů.* Brno, 2010. 28-30 s. Dostupné z: http://dspace.k.utb.cz/handle/10563/12203. Bakalářská práce. Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně

the violation of traffic laws. The point system attempts to reduce these negative effects. In Czech law, it comes up against several legal principles. The aim of the system is to penalize drivers who repeatedly commit traffic violations. The thesis consists of several main sections. In the introduction, the reader is familiarized with the point system, its history and the initial ideas behind it. In the second and third chapters, the individual violations subject to the point system are elaborated. In the fourth chapter, emphasis is placed on how to understand, from the legal perspective, the sanction of driver's license revocation due to the amassing of points. It deals with the question of whether this revocation is a sanction or not, and how lawmakers, judges and experts view the issue. The fifth chapter is devoted to the administration of the point system: how drivers can gain information on their point accounts, how points are removed, how to proceed in the reinstatement of a driver's license, and whether the point system is valid only for Czech citizens. The final section of the thesis explores the question of whether it is possible to find people to whom this issue does not apply. The question of how to handle a situation in which a driver commits multiple violations is posed. The thesis examines corrective measures against points amassed, and also explores whether drivers have the opportunity to behave a way such that the point system does not apply to them. In the conclusion, the new legal regulations valid in 2013 are reviewed, above all the responsibility of the vehicle operator, and the questions of how to deal with the issue of novice drivers and of the responsibility of driverless cars are considered. Finally, the author evaluates the point system in terms of whether it is just, or whether it is a sort of advertisement.

9 Zdroje

9.1 Knižní a časopisecké

- BERAN, Tomáš. *Nová pravidla silničního provozu: bodový systém a další změny silničního zákona*. Vyd. 1. Brno: Computer Press, 2006, 99 s. Rady a tipy pro řidiče, 8. ISBN 80-251-0909-7.
- BUŠTA, Pavel. *Zákon o silničním provozu s komentářem: (ve znění 23 novel) : zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)*. Praha: Venice Music Production, 2011, 225 s. ISBN 978-80-904270-1-3.
- HENDRYCH, Dušan. *Správní právo: obecná část*. 7. vyd. Praha: C.H. Beck, 2009, xxxviii, 837 s. Právnické učebnice (C.H. Beck). ISBN 978-807-4000-492
- KLÍMA, Karel. *Ústavní právo*. 3. rozš. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2006, 759 s. Právnické učebnice (Aleš Čeněk). ISBN 80-738-0000-4.
- KNAPP, Viktor. *Teorie práva*. 1. vyd. Praha: C.H. Beck, 1995, xvi, 247 s. Právnické učebnice (C.H. Beck). ISBN 34-064-0177-5.
- KOČÍ, Roman a Helena KUČEROVÁ. *Silniční právo*. Vyd. 1. Praha: Leges, 2009, 413 s. Praktik (Leges). ISBN 978-80-87212-10-3.
- KOVALČÍKOVÁ, Daniela. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: komentář*. 2. vyd. Praha: C.H. Beck, 2011, xxix, 409 s. Beckovy komentáře.
- KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi: podle stavu k 1.7.2006*. 2., přeprac. a dopl. vyd. Praha: Linde, 2006, 431 s. ISBN 80-720-1613-X.
- KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 2. aktualizované vyd. Praha: Leges, 2011, 720 p. ISBN 978-808-7576-014.
- ISBN 978-807-4004-186.
- LEITNER, Milan a Jana VRANÁ. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích: a předpisy prováděcí a souvisící, s komentářem*. 4. přepracované vyd. Praha: Linde Praha, 2012, 607 p. ISBN 978-807-2018-673
- LISÁ, Zuzana. *Agresivita na silnicích, aneb, Proč se za volantem chováme jinak?*. Vyd. 1. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2011, xii, 131 s. Právní monografie. ISBN 978-807-3576-158
- MATES, P. Povaha bodového systému v silniční dopravě. *Jurisprudence,* 2010, roč. 19, č. 6, s. 42-45. ISSN: 1802-3843
- MATES, Pavel. *Základy správního práva trestního*. 3. vyd. Praha: C.H. Beck, 2002, x, 180 s. Beckova skripta. ISBN 80-717-9789-8.
- *Přehled judikatury ve věcech silničního provozu, silniční dopravy a pozemních komunikací*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2009, 645 s. Přehledy judikatury (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7357-477-2.

- SKULOVÁ, Soňa, Petr PRŮCHA, Petr HAVLAN, Jana JURNÍKOVÁ a Stanislav KADEČKA. *Správní právo procesní*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008, 428 s. ISBN 978-807-3801-106.

9.2 Judikatura

- Nález Ústavního soudu ze dne 12. 2. 1999. sp. zn./č. j.: IV. ÚS 489/98
- Rozhodnutí Evropského soudu pro lidská práva ze dne 3. 3 2005. Věc Rieg proti Rakousku, č. 63207/00 Přeložil Jan Kněžínek
- Rozhodnutí Evropského soudu pro lidská práva ze dne 19. 10 2004. Věc Falk v. the Netherlands. č. 66273/01 Přeložil Jan Kněžínek
- Rozsudek Nejvyššího správního soudu ČR ze dne 18. 7. 2007. sp. zn./č. j.: 1 As 24/2006-86
- Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 22. 8. 2007. sp. zn./č. j.: 5 Tdo 874/2007
- Rozsudek Nejvyššího správního soudu ČR ze dne 24. 10. 2008. sp. zn./č. j.: 1 As 64/2008-42
- Rozsudek Nejvyššího správního soudu ČR ze dne 1. 2. 2006. sp. zn./č. j.: 1 As 7/2005-78
- Rozsudek Nejvyššího správního soudu ČR ze dne 24. 10. 2007. sp. zn./č. j.: 1 As 33/2007-150
- Rozsudek Nejvyššího správního soudu ČR ze dne 22. 12. 2010 sp. zn./č. j.: 1 As 41/2010-106
- Rozsudek Nejvyššího správního soudu ČR ze dne 3. 5. 2011. sp. zn./č. j.: 8 As 23/2010-89
- Rozsudek Nejvyššího správního soudu ČR ze dne 24. 8. 2010. sp. zn./č. j.: 5 As 39/2010-76
- Rozsudek Nejvyššího správního soudu ČR ze dne 6. 8. 2009. sp. zn./č. j.: 9 As 96/2008-44
- Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 22. 7. 2004. sp. zn./č. j.: 11 Tdo 594/2004
- Rozsudek Nejvyššího správního soudu ČR ze dne 10. 12. 2009. sp. zn./č. j.: 2 As 19/2009-93
- Rozsudek Nejvyššího správního soudu ČR ze dne 28. 2. 2006. sp. zn./č. j.: 4 As 5/2005-63
- Usnesení Nejvyššího soudu ČR ze dne 18.7.2012, sp.zn. 4 Tz 56/2012
- Stanovisko trestního kolegia Nejvyššího soudu ČR sp. zn. Tpjn 302/2010
- Rozsudek Krajského soudu ze dne 16. 1. 2009. sp. zn./č. j.: 30 Ca 174/2008-25

9.3 Právní předpisy

- Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů

- Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník
- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 247/200 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 365/2000 Sb., o informačních systémech veřejné správy a o změně některých dalších zákonů
- Ústavní zákon č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky
- Usnesení č. 2/1993 Sb., o vyhlášení Listiny základních práv a svobod jako součástí ústavního pořádku České republiky
- Zákon č. 90/1995 Sb., o jednacím řádu Poslanecké sněmovny
- Zákon č. 107/1999 Sb., o jednacím řádu Senátu
- Zákon č. 140/1961 Sb., Trestní zákon
- Vyhláška č. 196/2001 Sb., o odměnách a náhradách notářů a správců dědictví
- Zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích
- Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii ČR
- Zákon č 553/1991 Sb., o obecní policii
- Zákon č. 82/1998 Sb., o odpovědnosti za škodu způsobenou při výkonu veřejné moci rozhodnutím nebo nesprávným úředním postupem

9.4 Akademické práce

- MAŘÍKOVÁ, Eva. *Bodový systém – problematika výchovného působení a sociálních dopadů.* Brno, 2010. Dostupné z: http://dspace.k.utb.cz/handle/10563/12203. Bakalářská práce. Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
- ŽIDŮV, Michael. *Přestupky v silničním provozu*. Brno, 2009. Dostupné z: http://is.muni.cz/th/134635/pravf_m/. Diplomová práce. Masarykova univerzita, Právnická fakulta. Vedoucí práce Soňa Skulová

9.5 Ostatní

- BERAN, Tomáš. *Kam až lze ohnout zákony kvůli právu nevypovídat ?* [online]. [cit. 2013-06-24]. Dostupné z: http://www.autoweb.cz/beran-kam-az-lze-ohnout-zakony-kvuli-pravu-nevypovidat/
- BERAN, Tomáš. *Osoba blízká nekončí ! Část II* [online]. [cit. 2013-06-24]. Dostupné z: http://www.autoweb.cz/osoba-blizka-nekonci-cast-ii-52246/
- Doporučení Ministerstva dopravy k jednotnému postupu při řešení přestupku souvisejících s rychlostí jízdy ze dne 4.8.2006: spis znač. 89/2006-160-LEG/1. In: [online]. [cit. 2013-06-24]. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/0BBBCBC0-80A2-47A3-BBD1-7742A5C5419E/0/Doporu%C4%8Den%C3%ADkjednotn%C3%A9mupostupup

%C5%99i%C5%99e%C5%A1en%C3%ADp%C5%99estupk%C5%AFrychlostn%C3%ADj%C3%ADzda.doc
- Doporučení Ministerstva dopravy ve věci poučení účastníka řízení o právech a povinnostech souvisejících s uložením sankce zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel. Ze dne 7.3.2012. č.j. 89/2011-160-OST/5. In: [online]. [cit. 2013-06-24]. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/FF044DE6-1E79-450D-B6C2-DA623EBA5D79/0/Pouceniucastnikarizeniopravechapovinnostech.doc
- Důvodová zpráva k návrhu zákona č.411/2005 Sb.
- Informace Ministerstva dopravy o stavu bodového systému v ČR: Bodovaní řidiči. In: [online]. [cit. 2013-06-20]. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/9C72EB64-F6DB-4E35-BE7E-1037FF393DFF/0/1304_BR.pdf
- Informace o stavu bodového systému v České republice za I. Q 2013. In: [online]. 2013. vyd. [cit. 2013-06-24]. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/BA733C92-4D0C-420E-A46C-D2DACC412537/0/2013_1Q_PaT.pdf
- KOPECKÝ, Martin. *Odborné stanovisko: k důsledkům postupů strážníků Městské policie hlavního města Prahy spočívajících v ukládání blokových pokut řidiči za porušení povinnosti zastavit vozidlo na signál s červeným světlem „Stůj“*. Praha, 2013. Dostupné z: soukromého archivu doc. JUDr, M. Kopeckého
- Metodický pokyn „ Propojení eTestů a centrálního registru řidičů – Eliška“. In: [online]. [cit. 2013-06-24]. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/7B732CFC-6BCA-43DD-A7B4-777CD164A5A1/0/242010160PPZR1_DoplnenimetodikyvydavaniPPZR.doc
- Metodická pomůcka k usměrnění některých správních činnosti v souvislosti s aplikací zákona č 411/2005 Sb. In: [online]. [cit. 2013-06-24]. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/4548C83F-9C2E-4F93-B497-4175137B4E17/0/411metodikafinal.doc
- Metodika Ministerstva dopravy pro provádění přezkoušení z odborné způsobilosti. Ze dne 5.12.2007, č.j. 202/2007-160-AS. In: [online]. [cit. 2013-06-24]. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/947BDD20-B4A8-40DE-8081-2EDC4E678106/0/2022007160AS1Metodikac32007prezkousenizodbornezpusobi.doc
- Ministerstvo dopravy: Usměrnění činnosti obecních úřadů obcí s rozšířenou působností pro odečítání bodů v bodovém hodnocení řidičů na základě absolvování školení bezpečné jízdy. In: [online]. [cit. 2013-06-24]. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/D65DF677-48B4-4CA1-8777-EB27664718AD/0/Usmernenicinnostiodecitanibodu.doc
- Ministerstvo dopravy: Metodika k usměrnění některých správních činností obecních úřadů obcí s rozšířenou působností, v souvislosti se změnou zákona č. 361/2000 Sb. zákonem č. 297/2011 Sb. In: [online]. [cit. 2013-06-24]. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/0AB601EF-B0F5-4880-A3AA-B759E5B22DDC/0/8_2013160OST_5_Priloha_3_8_2013160OST_5_1_Metodika_1238485.pdf

- [online]. [cit. 2013-06-18]. Dostupné z: http://www.abcpojisteni.cz/bezeskodni-prubeh-allianz
- [online]. [cit. 2013-06-24]. Dostupné z: http://www.autoskolakoci.cz/vraceni-ridicskeho-pr.php
- Rozbor Ústavu státu a práva Akademie věd České republiky, ze dne 20. 3. 2007, č. j. 17/39/07/ST. In: [online]. [cit. 2013-06-24]. Dostupné z: http://www.firepolice.wz.cz/pravni%20rozbor.pdf
- *Záhada: Roboti řídí lépe než lidé. Ale kdo může za to, když nabourají?* [online]. [cit. 2013-06-21]. Dostupné z: http://technet.idnes.cz/roboticke-auto-google-0un-/tec_technika.aspx?c=A130212_160819_tec_technika_pka