

Univerzita Karlova v Praze
Právnická fakulta

Zuzana Ferancová

**TRESTÁNÍ PŘESTUPKŮ A BODOVÝ SYSTÉM
PODLE ZÁKONA O PROVOZU NA POZEMNÍCH
KOMUNIKACÍCH**

Diplomová práce

Vedoucí diplomové práce: doc. JUDr. Vladimír Vopálka, CSc.

Katedra: Katedra správního práva a správní vědy

Datum vypracování práce (uzavření rukopisu): 2. ledna 2012

Prohlašuji, že jsem předkládanou diplomovou práci vypracovala samostatně, všechny použité prameny a literatura byly řádně citovány a práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.

V Praze dne 2. ledna 2012

Obsah

Úvod.....	1
1. Vývoj právní úpravy bodového systému a jeho předchůdců na českém území od roku 1951.....	4
1.1 Předchůdci bodového systému v Československu od roku 1951	4
1.2 Bodový systém v České republice a jeho novelizace.....	7
2. Základní zásady bodového systému.....	12
2.1 Základní zásady spojené s bodovým systémem	12
2.2 Zásada prevence a její (ne)funkčnost	15
3. Bodový systém <i>de lege lata</i>	19
3.1 Komu mohou být zaznamenány body?	20
3.1.1 Obecná osobní působnost bodového systému.....	20
3.1.2 Cizinci a český bodový systém	23
3.2 Započítávání bodů	25
3.3 Odečítání bodů	29
3.3.1 Pasivní odečítání bodů.....	30
3.3.2 Aktivní odečítání bodů	31
3.4 Dosažení 12 bodů a vrácení pozbytého řidičského oprávnění.....	34
3.5 Obrana řidiče proti záznamu bodů.....	41
4. Bodový systém <i>de lege ferenda</i> a z pohledu soudů	45
4.1 Administrativní opatření nebo sankce?.....	45
4.2 Bodový systém ve světle judikatury.....	51
4.2.1 Bodový systém a české soudy.....	52
4.2.2 Bodový systém podle Evropského soudu pro lidská práva.....	55
4.3 Je bodový systém přiměřený a spravedlivý?	60
5. Vybrané otázky trestání přestupků podle zákona o silničním provozu	73
Závěr	83
Seznam definic a zkratk.....	85
Použité prameny.....	87

Úvod

Bodový systém je bezpochyby jeden z institutů, který zcela oprávněně budí nebývalý zájem široké veřejnosti. Jeho působnost se v České republice vztahuje nejméně na 6,6 milionu registrovaných řidičů.¹ Výčet však může být širší, vezmeme-li v úvahu dopad na rodinu či zaměstnavatele vybodovaného řidiče.

Bodový systém neboli bodové hodnocení porušení povinností stanovených zákonem, bylo do českého právního řádu přijato novelou č. 411/2005 Sb. s účinností od 1. července 2006.

Účelem bodového systému je jak preventivní hrozba, tak postih opakovaného porušování pravidel silničního provozu. Řidiči, kteří recidivním pácháním protiprávních jednání dosáhnou stanoveného počtu dvanácti bodů, přicházejí o řidičské oprávnění, o které nemohou požádat dříve než za jeden rok od jeho pozbytí. Zaznamenávání bodů přitom není závislé ani na solventnosti pachatele, ani na jeho ochotě pokutu zaplatit.

Bodový systém byl zaveden především kvůli dlouhodobě alarmující situaci na českých pozemních komunikacích, která budí dojem, že na silnicích místo právních předpisů vládne zákon kyje a tesáku. Zmíněný kritický stav spočívá ve velkém množství páchaných přestupků a trestných činů proti pravidlům silničního provozu, rostoucí agresivitě řidičů, vysoké nehodovosti a značné intenzitě následků dopravních nehod.²

Zaměříme-li se na ukazatel počtu usmrcených následkem dopravních nehod, Česká republika zaujímala (a stále ještě zaujímá) jedno z nejhorších postavení na pomyslném žebříčku evropských států.³ Jedním z podnětů pro začlenění bodového systému do české právní úpravy byla právě pozitivní zkušenost ze zahraničí.⁴

V červenci 2011 bodový systém oslavil páté výročí své účinnosti v českém právním řádu. Zhodnotím-li současný stav dopravní nehodovosti, lze hovořit o výrazně příznivějších

¹ Srov. *Informace o stavu bodového systému v České republice. Bodování řidiči*. Ministerstvo dopravy, 2011 [citováno 21. prosince 2011].

Dostupný z http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridicske_prukazy_Autoskoly/Statistiky.

² Srov. LEITNER, M., LUKÁŠEK, V., KOPECKÝ, Z. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích*.

3. vydání, Praha, Linde, 2006, str. 324.

³ *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2010*, Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2011, str. 71 [citováno 21. prosince 2011].

Dostupný z <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>.

⁴ Důvodová zpráva k zákonu č. 411/2005 Sb.

hodnotách než v roce 2005.⁵ Počet usmrcených při dopravních nehodách od té doby klesl o jednu třetinu, znatelně se snížily také počty těžce či lehce zraněných. Nenaplnily se prognózy, že bodový systém představuje pouze krátkodobé opatření. Zatímco totiž v roce 2006 bylo možné pozorovat prudké zlepšení, rok 2007 se z hlediska obětí nehod příliš nelišil od let předcházejících zavedení bodového systému. Od té doby se stav bezpečnosti na českých silnicích pravidelně zlepšuje, stále však nelze hovořit o ideálním stavu.

K tomu je potřeba dodat, že samotný bodový systém (ať by byl sebedokonalejší) bezpečnost silničního provozu nezvýší, nebudou-li jej provázet další mechanismy jako důsledné kontroly silničního provozu a z nich plynoucí vyvozování a vymáhání patřičných důsledků.⁶

Jak odborná, tak laická veřejnost zaujala k tomuto dopravnímu institutu různé postoje. Na jedné straně ho lidé kritizují kvůli neadekvátní přísnosti, dvojímu trestání téhož či nedostatečně propracované právní úpravě. Na druhé straně sklízí také pozitivní ohlasy, když ho jeho zastánci vítají jako efektivní prostředek, který vyřadí problémové řidiče z aktivní účasti na silničním provozu.

Důvod, proč jsem si zvolila téma trestání přestupků a bodového systému podle zákona o provozu na pozemních komunikacích, je jednak jeho aktuálnost, řidič se může velice snadno dopustit bodovaného přestupku či trestného činu, dále jeho kontroverze. Bodový systém totiž provází otázka: Co vlastně představuje? Je to nesankční administrativní opatření preventivního charakteru nebo ztělesňuje sankci?

Nelze však opomenout ani významný rys bodového systému, a to jeho neodvratitelnost. Represivní následek spojený s dosažením plného počtu bodů nelze v podstatě nijak zvrátit. S tím velmi úzce souvisí zvláštní úprava trestání přestupků proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, jež stanoví dolní hranice pokut a zákazu činnosti za vybrané přestupky. Především však neumožňuje uloženou sankci pod tuto hranici snížit, nebo od potrestání přímo upustit. Zákon tak zcela ignoruje situace, v nichž by

⁵ *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2010*, Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2011, str. 7 [citováno 21. prosince 2011]. Dostupný z <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>.

⁶ BUDSKÝ R. a kol. *Projekt SWING (2. díl) – Sankčně motivační systém a bezpečnost*. 1. vydání, Liberec : Roman Budský, 2011, str. 33.

bylo možné dosáhnout nápravy pachatele jinak než sankcí. V tomto ohledu se přímo nabízí otázka: Je takové pojetí přiměřené? Kritické posouzení zmíněných otázek považuji za stěžejní cíl této diplomové práce.

Dílčí záměr mé práce spočívá v seznámení čtenářů s právními předchůdci bodového systému na našem území, fungováním současného bodového systému, upozornit na jeho případné nedostatky a navrhnout alternativní řešení.

1. Vývoj právní úpravy bodového systému a jeho předchůdců na českém území od roku 1951

Tato kapitola nastiňuje fungování historických předchůdců bodového systému na českém území od roku 1951. Nejprve se jednalo o institut vložek k řidičskému průkazu, který nedlouho poté, co se od něj upustilo, nahradil systém kuponů k řidičskému průkazu, jenž byl po určité době opět vystřídán vložkami. Jejich fungování však bylo v roce 1987 v souvislosti se zavedením nového typu řidičského průkazu ukončeno. K opětovnému „vzkříšení“ bodového systému došlo na našem území až v roce 2006. Právní úprava současného bodového systému doznala od své počáteční podoby několika změn, které blíže rozebírám v části 1.2 (*Bodový systém v České republice a jeho novelizace*).

1.1 Předchůdci bodového systému v Československu od roku 1951

Ačkoliv značná část veřejnosti vnímá bodový systém jako nedávno zavedenou novinku, jeho předchůdce můžeme nalézt již v Československu. Prvním z nich byla vložka s deseti útržky, která se stala od 1. listopadu 1951 nezbytnou součástí řidičského průkazu, jenž byl bez ní neplatný.

Tato vložka byla zavedena podle § 82 vyhlášky ministerstva dopravy č. 328/1951 Ú.I.I, o způsobilosti vozidel k provozu na veřejných silnicích, o způsobilosti k jejich řízení a o péči o rozvoj motorismu, která prováděla vládní nařízení č. 11/1951 Sb., jímž se prováděl zákon o provozu na veřejných silnicích.

Smysl vložky spočíval v tom, že pokud se řidič dopustil vážného přestupku v silničním provozu, příslušný orgán (tj. okresní národní výbor nebo orgán národní bezpečnosti) držiteli řidičského průkazu útržek odňal. Vážný přestupek vyhláška charakterizovala jako přestupek v silničním provozu, „kterým řidič projevil hrubou bezohlednost k bezpečnosti ostatních uživatelů veřejných silnic“. Řidiči byl útržek odebrán také tehdy, zjistil-li okresní národní výbor, že se řidič v rámci silničního provozu opětovně dopouští přestupků.

Orgán, který útržek odebral, poznamenal v kmenové části vložky datum a označení přestupků. Pokud byl řidiči odejmut poslední útržek, byl mu odebrán i řidičský průkaz. Řidič, kterému byl řidičský průkaz takto odebrán, obdržel od příslušného orgánu potvrzení,

se kterým mohl dojet do domovského stanoviště vozidla. Odebraný řidičský průkaz nakonec orgán zaslal okresnímu národnímu výboru, který jej vydal.

Odnětí řidičského průkazu mělo za následek dočasné pozbytí řidičského povolení. Pokud řidič „přišel“ o řidičský průkaz na dobu delší než jeden rok nebo pokud to vyžadovaly okolnosti daného případu, mohl okresní národní výbor zpřísnit podmínky pro navrácení řidičského průkazu, např. přikázat nový výcvik, zkoušku nebo přezkoumat řidičovy tělesné či duševní schopnosti.

Pokud ovšem příslušný orgán odebral řidičský průkaz již potřetí, řidičské povolení bylo řidiči podle § 90 odst. 1 písm. c) vyhlášky č. 328/1951 Ú.I.I odňato navždy.

Tento „vložkový systém“ neměl v československém právním řádu příliš dlouhé trvání, vyhláška č. 328/1951 Ú.I.I. nabyla účinnosti dne 1. listopadu 1951 a zrušena byla za 20 měsíců, tj. 1. července 1953, vyhláškou ministerstva dopravy č. 197/1953 Ú.I., o podmínkách pro provoz vozidel na silnicích, která již s vločkou k řidičskému průkazu nepočítala.

Podobný systém na bázi kuponů zavedla vyhláška ministerstva vnitra č. 145/1956 Ú.I., o provozu na silnicích. Zajímavým rozdílem oproti současnému bodovému systému je skutečnost, že „kuponový“ systém se vztahoval jak na řidiče motorových vozidel, tak i městských kolejových vozidel. Rovněž je třeba podotknout, že výměna kuponu představovala druh trestu a záviselo na uvážení příslušného orgánu, zda bude uložena.

Podle § 68 vyhlášky č. 145/1956 Ú.I. se s řidičským průkazem vydával i kupon, který sloužil k poznamenávání trestů uložených řidiči. Obdobně jako v předchozím „vločkovém“ systému byl řidičský průkaz bez kuponu neplatný. Kupony se označovaly čísly I, II, III.

Při vydání řidičského průkazu obdržel řidič kupon s číslem I. Pokud se dopustil přestupku, kterým projevil hrubou bezohlednost k bezpečnosti ostatních uživatelů silnic, a za takový přestupek mu byla uložena pokuta, mohl mu být vedle této sankce ještě vyměněn stávající kupon za kupon vyššího čísla. O této výměně rozhodl dopravní inspektorát (případně komise) na základě protokolu o přestupku, který sepsal orgán kontrolující provoz na silnicích.

Méně závažné přestupky řešil okresní dopravní inspektorát písemným pokáráním, pokutou do 500 Kčs a výměnou kuponu. Těmi závažnějšími se zabývala tříčlenná trestní komise zřízená u okresního dopravního inspektorátu. Ta měla pravomoc řidiče potrestat písemným pokáráním nebo pokutou do 3 000 Kčs. Vedle toho byla oprávněna řidiči kupon vyměnit nebo řidičský průkaz rovnou odejmout, a to dočasně nebo natrvalo. Písemné pokárání příslušný orgán na kuponu vyznačil trojúhelníkovým proštípnutím, pokutu kruhovým.

Pokud se řidič nedopustil přestupku proti předpisům na ochranu silničního provozu v období šesti měsíců ode dne výměny kuponu, na požádání mu dopravní inspektorát vrátil kupon s původním číslem.

Spáchal-li držitel kuponu číslo III opět přestupek, za který by měl být potrestán výměnou kuponu, rozhodovala o trestu komise. Ta mu mohla v takovém případě řidičský průkaz dočasně odejmout. Pokud by se ale řidič dopustil přestupku v důsledku požití alkoholického nápoje, byla komise dokonce povinna mu řidičský průkaz odejmout. Jestliže byl řidiči jeho průkaz odebrán již třikrát, odňala jej komise obligatorně natrvalo.

Vyhláškou ministerstva vnitra č. 87/1964 Sb., o řidičských průkazech, byly kupony nahrazeny opět vložkami, ve kterých orgány Veřejné bezpečnosti vyznačovaly závažnější dopravní přestupky.⁷ Na vydání nové vložky měl řidič nárok po uplynutí šesti měsíců od posledního vyznačeného přestupku. V roce 1987 byl zaveden nový typ řidičského průkazu ve formě kartičky, která již vložku, na rozdíl od předchozího třídílného řidičského průkazu, neobsahovala.

K vydání řidičského průkazu v roce 1987 se mi nepodařilo dohledat žádný konkrétní právní předpis. Vydávání řidičských průkazů v té době spadalo do kompetence Dopravních inspektorátů. Pro tuto agendu platily závazné pokyny vydávané Hlavní správou Veřejné Bezpečnosti, která spadala do gesce Ministerstva vnitra.⁸

Mám-li porovnat předchozí vložkový a kuponový systém s dnešním bodovým, tak starší instituty nebyly pro řidiče příliš transparentní. Jak široce lze vykládat pojem hrubá

⁷ Srov. § 10 vyhlášky ministerstva vnitra č. 87/1964 Sb., o řidičských průkazech.

⁸ Srov. Příloha č. 1 - Odpověď Ministerstva dopravy ze dne 20. září 2011 na informaci ohledně právního předpisu.

nedbalost? Jako možné odůvodnění se nabízí fakt, že počet vozidel, a tedy i intenzita silničního provozu byly mnohem nižší než dnes, což může být přímo úměrné tlaku na vytvoření opravdu propracovaných pravidel. Je ovšem zcela na místě zmínka, že ani současný bodový systém není bezchybný.

Výhodou pro řidiče byl dokonalý přehled o stavu svého útržkového nebo kuponového „konta“ – stačilo se podívat do řidičského průkazu.

1.2 Bodový systém v České republice a jeho novelizace

Začlenění bodového systému do českého právního řádu bylo navrhováno s přijetím zákona o silničním provozu.⁹ Tento návrh nakonec nebyl přijat jednak z důvodu, že úprava plánovaného bodového systému nebyla dostatečně propojena se skutkovými podstatami přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, dále proto, že v té době nebyl ještě zaveden centrální registr řidičů.¹⁰

O nutnosti zavedení bodového systému se hovoří v Národní strategii bezpečnosti silničního provozu, kterou schválila vláda svým usnesením č. 394 ze dne 28. dubna 2004. Česká republika se tímto krokem připojila k ambiciózní iniciativě Evropské komise pod názvem Bílá kniha evropské dopravní politiky do 2010 (čas rozhodnout) (dále jen „**Bílá kniha**“).¹¹ Evropská komise si v Bílé knize vytyčila za cíl snížit do roku 2010 počet lidí usmrcených na silnicích o 50 %. Česká republika se zavázala do roku 2010 zredukovat počet obětí dopravních nehod na polovinu ve srovnání se stavem z roku 2002, tj. konkrétně o 650 osob.¹² Ze statistik vyplývá, že ke stanovenému termínu v roce 2010 reálně klesl počet usmrcených při dopravních nehodách na českých silnicích o 43 %.¹³

⁹ Nová právní úprava v oblasti dopravy a spojů, *Právní rozhledy*, 1999, č. 11, str. 1.

¹⁰ Bod 4 důvodové zprávy k zákonu č. 411/2005 Sb.

¹¹ Srov. KUCEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 1. vydání, Praha : Leges, 2008, str. 400. Anglický název je „European transport policy for 2010: time to decide [COM(2001) 370]“ [citováno 21. prosince 2011]

Dostupný z http://europa.eu/legislation_summaries/environment/tackling_climate_change/124007_en.htm.

¹² Srov. *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu*. Ministerstvo dopravy, 2005, str. 38 [citováno 21. prosince 2011]. Dostupný z http://www.ibesip.cz/files/=240/Strategie_final_050526-1.pdf.

¹³ Policejní statistiky ukazují, že v roce 2002 bylo při dopravních nehodách usmrceno 1314 osob, oproti počtu 753 obětí v roce 2010 došlo tedy ke snížení o 43 %.

Srov. Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2010, str. 7 [citováno 10. prosince 2011]. Dostupný z <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>.

Bodový systém v České republice uvedla nakonec v život až novela zákona o silničním provozu č. 411/2005 Sb., které předcházela diskuze napříč celou společností, pochopitelně včetně politické scény.¹⁴ Pravidla bodového systému byla do českého právního řádu zavedena od 21. září 2005, účinnosti však nabyla až 1. července 2006. Tato více než devítiměsíční legisvakační doba byla využita ke zpracování metodických pomůcek a řádnému obeznámení veřejnosti s novou úpravou.¹⁵

Bodový systém je tedy přímo součástí zákona, uzavřený výčet bodovaných skutkových podstat tvoří přílohu ZSP.

Ačkoliv byl bodový systém dlouhodobě rozebírán a jeho zavedení bylo podrobeno společenskému drobnohledu, neubránil se nedostatkům, z nichž některé byly odstraněny v průběhu následujících let. Od nabytí účinnosti bodového systému v červenci 2006 byl zákon o silničním provozu upraven celkem třinácti novelami, z toho jich sedm přímo upravovalo pravidla bodového systému v § 123a až 123f ZSP. Ve zbytku textu této části uvádím chronologický přehled sedmi novel bodového systému s popisem.

Ještě dříve než pravidla bodového systému nabyla účinnosti, zákon č. 226/2006 Sb. upravil podmínky, za kterých je řidič oprávněn žádat o vrácení řidičského oprávnění. Podle původního záměru zákonodárců mohl řidič podat tuto žádost až po uplynutí jednoho roku ode dne právní moci postihu, na jehož základě získal dvanáctý bod. Tato první novela stanovila, že lhůta jednoho roku začíná běžet až od pozbytí řidičského oprávnění, zřejmě proto, že mezi dnem nabytí právní moci a datem pozbytí by mohla nastat delší časová prodleva.¹⁶

Zákon dále zpřesnil úpravu pěti položek, které podléhají bodovému hodnocení v příloze ZSP. Jde především o jednání, kdy se řidič věnuje řízení pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky. Dále se zvýšil požadavek na rychlost, již musí umožňovat konstrukce nebo technický stav motorového vozidla, které se pohybuje na dálnici nebo silnici, z původních 60 na 80 kilometrů v hodině.

¹⁴ Z kritických hlasů například: BENDL P. Body nejsou nejlepším řešením. *Listy ODS*, 2004, č. 1, str. 4 [citováno 21. prosince 2011]. Dostupný z http://www.ods.cz/docs/listy/listy_01-2004.pdf.

¹⁵ KUČEROVÁ, H. *Dopravní přestupky v praxi*. 2. vydání, Praha : Linde, 2006, str. 21.

¹⁶ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 1. vydání, Praha : Leges, 2008, str. 431.

V pořadí druhá novela č. 264/2006 Sb. s účinností k 1. lednu 2007 (v souvislosti se dnem účinnosti zákoníku práce č. 262/2006 Sb.)¹⁷ nahrazuje u položky přílohy ZSP vztahující se na překročení nejdelší přípustné doby řízení nebo nedodržení bezpečnostní přestávky odkaz na zákon č. 475/2001 Sb., o pracovní době a době odpočinku zaměstnanců v dopravě, odkazem na zvláštní právní předpisy v poznámce pod čarou.

Třetí novela č. 215/2007 Sb. změnila s účinností k 18. červenci 2007 znění jednobodové položky přílohy ZSP, aby řidiči nemotorových vozidel nemohli být nadále postihováni za jízdu po dálnici nebo silnici pro motorová vozidla.

Čtvrtá novela č. 374/2007 Sb. obohatila s účinností k 1. září 2008 bodový systém o možnost tzv. aktivního odečítání bodů. Příslušný OÚORP tak odečte řidiči na jeho písemnou žádost tři body, prokáže-li absolvování školení bezpečné jízdy ve středisku bezpečné jízdy a splní další zákonné podmínky.¹⁸

Následující novela č. 274/2008 Sb. rozšířila s účinností k 1. lednu 2009 osobní působnost bodového systému o vojáky z povolání a příslušníky bezpečnostních sborů (s výjimkou příslušníků zpravodajských služeb).

Tato pátá novelizace rovněž zvyšuje dolní hranici hmotné škody vzniklé při dopravní nehodě z původních 50 tisíc na 100 tisíc Kč, což se odrazilo i ve změně příslušných položek přílohy ZSP.

Šestá novela č. 480/2008 Sb. si kladla za cíl snížit administrativní zátěž spojenou se získáním výpisu z registru řidičů. Díky ní se od nabytí účinnosti novely dne 1. ledna 2009 rozšířil okruh míst, kde by si lidé mohli zažádat o přehled svého bodového konta. Kromě obecních úřadů obcí s rozšířenou působností, kterých bylo v té době 227, bylo možné využít také dalších 2 300 poboček Českého podacího ověřovacího informačního národního terminálu, tzv. Czech POINTu.

Sedmá novela č. 133/2011 Sb. je pro řidiče zásadní, protože zmírnila s účinností od 1. srpna 2011 pravidla bodového systému.

Především pokud řidič spáchá více přestupků nebo trestných činů relevantních z hlediska bodového systému (nově lhotejně zda jedním skutkem či více) a pokud jsou

¹⁷ Srov. důvodová zpráva k zákonu č. 264/2006 Sb.

¹⁸ Více k problematice aktivního odečítání bodů v článku 3.3.2 (*Aktivní odečítání bodů*).

projednány ve společném řízení, budou řidiči zaznamenány body pouze za nejzávažnější prohřešek. Novela rovněž v zákoně o přestupcích omezuje ve prospěch řidičů projednání přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu ve společném řízení. Takto bude možné projednat pouze přestupky spáchané nejvýše v období tří měsíců od spáchání prvního z nich. Již tedy nedojde k situacím, kdy se řidiči nahromadí neprojednané přestupky a na základě jednoho společného řízení dojde k jeho vybodování. Z mého pohledu tento postup posiluje preventivní funkci bodového systému, kdy má řidič o něco větší možnost včas své chování na silnicích přehodnotit.

Na druhou stranu sedmá novela zotřuje podmínky pro vrácení řidičského oprávnění poté, co je řidič pozbyl v důsledku nabytí dvanácti bodů. Řidič se vedle stávajícího přezkoušení z odborné způsobilosti bude muset podrobit ještě dopravně psychologickému vyšetření a předložit posudek o zdravotní způsobilosti.¹⁹

Poslední novela váže na dosažení 12 bodů ještě jednu změnu. Umožňuje příslušnému správnímu úřadu, aby informoval řidiče o nabytí dvanácti bodů nejen písemně, ale i elektronickou cestou.²⁰

Jistým zjednodušením z hlediska správního trestání je skutečnost, že skutkové podstaty přestupků proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, které byly zakotveny v zákoně o přestupcích, jsou nyní přeneseny do zákona o silničním provozu. Tento postup je v souladu s koncepcí reformy správního trestání, kterou přijala vláda usnesením č. 162 ze dne 20. února 2002.²¹

Další částečný přínos novelizace lze spatřit v tom, že z přílohy ZSP byly vyškrtuty některé položky, na něž pro svou nižší intenzitu má dopadat pouze pokuta a nikoliv záznam bodů (například povinnost svítit, neoprávněné užití vyhrazeného jízdního pruhu aj.). Naopak u vybraných jednání bylo bodové ohodnocení zvýšeno. Příloha ZSP již nezahmuje jednání ohodnocená jedním a šesti body. Z původního počtu 43 jednání podléhajících bodovému záznamu jich ubyla více než třetina na nynější počet 27 položek.

¹⁹ Blíže k podmínkám, za kterých je řidiči vráceno řidičské oprávnění, v části 3.4 (*Dosažení 12 bodů a vrácení pozbytého řidičského oprávnění*).

²⁰ Srov. bod 30 důvodové zprávy k zákonu č. 133/2011 Sb.

²¹ Srov. bod 33 a 34 důvodové zprávy k zákonu č. 133/2011 Sb.

Velmi diskutovanou záležitostí bylo odstranění položky z přílohy ZSP, která bodově ohodnocovala skutečnost, že je u řidiče zjištěna hladina alkoholu do 0,3 promile. V této souvislosti se v médiích objevovaly zprávy o „prolomení nulové tolerance“.²² Toto označení je však mylné, protože daný skutek bude nadále postihován jako přestupek.

V neposlední řadě novela odstraňuje výkladovou nepřesnost, kdy ačkoliv zákon č. 274/2008 Sb. rozšířil působnost bodového systému i na vojáky a příslušníky bezpečnostních sborů (viz výše), v základním ustanovení § 123a tuto změnu nezohlednil. Odpadly tedy pochybnosti, zda se bodové hodnocení vztahuje, vedle vybraných přestupků a trestných činů, i na jednání, která mají znaky přestupku dle jiného právního předpisu.

²² Srov. KOPECKÝ, J. Poslanci prolomili nulovou toleranci, do 0,3 promile za volantem body nebudou, 3. května 2011 [citováno 21. prosince 2011]. Dostupný z http://zpravy.idnes.cz/poslanci-prolomili-nulovou-toleranci-do-0-3-promile-za-volantem-body-nebudou-17u/domaci.aspx?c=A110503_100705_domaci_kop.

2. Základní zásady bodového systému

Bodový systém lze označit za specifické opatření se zvláštními charakteristickými rysy a zásadami, které má chránit bezpečnost silničního provozu. Veliký důraz je kladen na prevenci, opomenout nelze ani represivní složku.²³ Zásada prevence ale svým způsobem selhává, protože příslušný správní úřad řidiče informuje, až když dosáhnou 12 bodů, a nikoliv o předchozích průběžných záznamech bodů. Zásada prevence je dále v textu pro lepší přehlednost oddělena do samostatné části.

Jednou ze základních zásad, na níž stojí koncepce bodového hodnocení, je zákonnost, se kterou souvisí zásada „*nullum crimen, nulla poena sine lege*“. Za splnění určitých podmínek se při zaznamenávání bodů uplatní absorpční princip, naopak se zcela potlačuje správní uvážení a zásada individualizace. Jako problematické shledávám naplnění zásady subsidiarity trestního postihu a zásady proporcionality.

2.1 Základní zásady spojené s bodovým systémem

Ve výčtu zásad spjatých s bodovým systémem je zapotřebí na prvním místě uvést jeden ze základních principů právního státu – zásadu zákonnosti. Ta spočívá na principu, že státní moc lze uplatňovat jen v případech, mezích a způsoby, které stanoví zákon.²⁴ Tímto požadavkem vycházejícím z ústavního pořádku je vázána veškerá státní moc, tudíž se pochopitelně vztahuje i na uplatňování bodového systému.

Jednání, která podléhají bodovému ohodnocení, jsou stanovena a přesně vypočtena zákonem, opak by se přičil zásadě zákonnosti a požadavku právní jistoty.

Nelze popřít, že aplikací bodového systému dochází k represii řidičů. Ostatně Evropský soud pro lidská práva ve svém rozsudku z roku 1998 ve věci *Malige vs. Francie* dospěl k závěru, že zaznamenávání bodů lze materiálně vnímat jako vedlejší trest, který je uložen na základě „trestního obvinění“.²⁵ Z tohoto důvodu nelze opomenout ani naplnění zásady „*nullum crimen, nulla poena sine lege*“ (žádný trestný čin, žádný trest bez zákona;

²³ Srov. důvodová zpráva k zákonu č. 411/2005 Sb.; z judikatury např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 28. února 2006, sp. zn. 4 As 5/2005.

²⁴ Článek 2 odstavec 3 Ústavy a článek 2 odstavec 2 LZPS.

²⁵ J-ESLP č. 42/1999 – Přehled rozsudků Evropského soudu pro lidská práva č. 1999, str. 38 a násl. (vydává ASPI, a.s.), dostupný v systému ASPI pod ASPI ID: JUD25396CZ. Podrobná analýza tohoto rozsudku tvoří část 4.2.2 (*Bodový systém podle Evropského soudu pro lidská práva*).

respektive jedině zákon stanoví, která činnost je trestná a jaký trest ji postihuje) a z ní vyplývající požadavky.²⁶

Těmito požadavky jsou především výše zmíněná určitost a taxativní výčet bodovaných jednání a počtu bodů, zákaz analogie v neprospěch pachatele (naopak analogie ve prospěch vyloučena není) a zákaz retroaktivity přísnějšího zákona vyjadřující pravidlo, že za jednání spáchané před nabytím účinnosti bodového systému v zákoně o silničním provozu, tedy před 1. červencem 2006, nelze v žádném případě řidiči udělit body, byť by se předmětné porušení právních povinností projednávalo až v době, kdy je bodový systém účinný.

Pokud se řidič dopustí několika přestupků či trestných činů a ty budou projednány ve společném řízení, zaznamená mu příslušný správní orgán body jen za nejpřísnější z nich. Můžeme tedy hovořit o uplatnění zásady absorpce mírnější sankce sankcí přísnější.²⁷

Bodové hodnocení se vztahuje pouze na vybrané přestupky (případně jednání mající znaky přestupku) a trestné činy, ze své podstaty se týká tedy pouze fyzických osob. Počet bodů u jednotlivých bodovaných položek je fixní, není zde bodové rozpětí, a proto nepřichází v úvahu užití správního uvážení. Pro úplnost: správní uvážení se neuplatní ani při samotném záznamu bodů, dochází k němu automaticky na základě pravomocného rozhodnutí o uložení sankce.

S pevným počtem bodů u jednotlivých protiprávních jednání souvisí skutečnost, že se příliš neuplatní zásada individualizace, co se týče odpovědné osoby.²⁸ Bodový systém měří všem stejně bez ohledu na délku řidičské praxe. Také je lhostejné, zda se jedná o řidiče profesionála či začátečníka, nebo jaký typ motorového vozidla řídí.

Ozývají se ovšem hlasy, aby se na začínající řidiče uplatňovala přísnější pravidla vzhledem k tomu, že v porovnání s ostatními vykazují zvýšenou dopravní nehodovost.²⁹

²⁶ Jelínek J. In JELÍNEK J. a kol. *Trestní právo hmotné*. 1. vydání. Praha : Leges, 2009. str. 25.

²⁷ Blíže k uplatnění zásady absorpce při započítávání bodů v části 3.2 (*Započítávání bodů*).

²⁸ Podle zásady individualizace je třeba zvolit takový druh sankce a ta má být „vyměřena v rámci sazby tak, aby vyjadřovala všechny zvláštnosti činu a odpovědné osoby. Sankce má brát v úvahu i předpokládané možnosti dalšího vztahu pachatele k plnění právních povinností.“ Prášková H. in HENDRYCH, D. a kol. *Správní právo. Obecná část*. 7. vydání. Praha : C. H. Beck, 2009, str. 460.

²⁹ ZÁMEK, D., Řidičský průkaz na zkoušku, *Bezpečnostní sbory*, č. 2, ročník 2009 [citováno 21. prosince 2011]. Dostupný z http://bezpecnostni-sbory.wbs.cz/clanky/2-2009/Ridicky_prukaz_na_zkousku.htm.

Rovněž se nabízí otázka, zda je rovný přístup ke všem skupinám řidičů spravedlivý vůči profesionálním řidičům, kteří denně najezdí desítky až stovky kilometrů a ztráta řidičského oprávnění by pro ně mohla mít doslova likvidační následky. Jako možné řešení by se u profesionálních řidičů mohlo jevit uplatňování bodů, případně uložení zákazu řízení u vybraných přestupků až při jejich opakovaném spáchání například v období dvanácti měsíců. Taková „ochranná lhůta“ by se ovšem nevztahovala na situace, kdy byl u řidiče zjištěn alkohol, nebo pokud řidič prokazatelně ohrožoval bezpečnost silničního provozu.³⁰

S bodovým systémem souvisí i zásada subsidiarity trestního postihu.³¹ Ta je uplatněna jednak u přestupků a trestných činů, na jejichž základě je automatický záznam bodů proveden, dále by měla vystupovat i u samotného institutu bodového systému. Represivní složka bodového systému má ideálně dopadat na ty řidiče, u nichž je projednání a následný postih jednotlivých provinění v silničním provozu zcela bez účinku.³² Praxe může být ale docela jiná.

Je na pováženou, zda je opravdu potřebné a vhodné, aby bodový systém trestal všechny řidiče, kteří dosáhnou dvanácti bodů. Samozřejmě jsou řidiči, kteří svůj řidičský „um“ projevují takovým způsobem, že jejich vyřazení ze silničního provozu je přímo nutné. Na druhou stranu bodový systém bez výjimky postihuje i ty řidiče, vůči kterým jsou sankční důsledky bodového systému nepřiměřeně přísné, a není na místě, aby v takových případech bodový systém vystupoval jako prostředek „ultima ratio“. Domnívám se, že v případě, kdy velmi zkušený profesionální řidič pan Novák (ještě o něm dále v textu bude řeč), který najezdil několik stovek tisíc kilometrů, šestkrát překročí během pěti let v obci rychlost o 7 km/h,³³ postačují jiné prostředky, jak ochránit a preventivně působit na společnost, spravedlivě potrestat a „vychovat“ řidiče, než mu odebrat řidičské oprávnění a po dobu jednoho roku mu fakticky znemožnit výkon povolání. Příklad je sice pouze

³⁰ ZÁMEK, D., PAVLÍČEK, K., Možnosti novelizace bodového systému a dopravních přestupků, *Bezpečnostní sbory*, č. 6, ročník 2010 [citováno 21. prosince 2011]. Dostupný z http://bezpecnostni-sbory.wbs.cz/clanky/6-2010/moznosti_novelizace_bodoveho_systemu_a_dopravnich_prestupku_10.htm.

³¹ Zásada subsidiarity trestního postihu představuje postulát, aby trest nastoupil až tehdy, kdy jiné prostředky nevedou k cíli nebo jsou nedostatečné. Prášková H. in HENDRYCH, D. a kol. *Správní právo. Obecná část*. 7. vydání. Praha : C. H. Beck, 2009, str. 445.

³² KOČÍ, R., KUČEROVÁ, H. *Silniční právo*. 1. vydání, Praha : Leges, 2009, str. 288.

³³ Za předpokladu, že přestupek spáchá minimálně jednou za 12 měsíců a neabsolvuje školení bezpečné jízdy (srov. § 123e ZSP).

hypotetický, ale jsem přesvědčena, že se i v praxi objevují (nebo mohou objevit) jiné, méně markantní, případy, kdy v souvislosti s bodovým systémem zásada subsidiarity trestní represe naplněna není.

V tomto ohledu se také velice problematicky jeví uplatnění zásady proporcionality, kterou se blíže zabývám v části 4.3 (*Je bodový systém přiměřený a spravedlivý?*). Pochybnosti ovšem mohou vyvstávat i tehdy, vezmeme-li v úvahu zásadu *ne bis in idem*.³⁴

2.2 Zásada prevence a její (ne)funkčnost

Významné postavení mezi zásadami spjatými s bodovým systémem zaujímá princip prevence spočívající v předcházení porušování (právních) povinností.³⁵ Na první pohled lze prohlásit, že prevence se vine jako červená nit téměř celým bodovým systémem. V první řadě je profylaktický účinek spatřován v hrozbě ztráty řidičského oprávnění.³⁶ S tím souvisí skutečnost, že řidič své chování může kdykoliv před získáním „plného počtu“ změnit, aby předešel nežádoucímu pozbytí řidičského oprávnění. Rovněž možnost odečítání bodů v sobě nese prevenci. Řidič je motivován, aby po určité minimální dobu nepáchal bodované přestupky či trestné činy, nebo aby se účastnil školení bezpečné jízdy, které by mělo teoreticky zvýšit pravděpodobnost, že už nebude v budoucnosti porušovat pravidla silničního provozu. V obou těchto případech jsou řidiči pozitivně odměňováni odečtem již nasbíraných bodů.

Prevenici lze spatřovat i v dopravně psychologickém vyšetření, jehož podstoupení podmiňuje opětovné nabytí řidičského oprávnění. Zde preventivní složka spočívá v možnosti odhalení a zároveň odstranění špatných řidičských návyků.

Navzdory tomuto výčtu je nutno poznamenat, že preventivní povaha bodového systému v jistém ohledu selhává. A to z důvodu, že se řidič o záznamu bodů na svém kontě nemusí vůbec dozvědět. Příslušným orgánům totiž zákon neukládá povinnost informovat

³⁴ Zásada *ne bis in idem* stanoví, že „nikdo nemůže být stíhán a potrestán za týž skutek vícekrát na základě téhož zákonného ustanovení nebo na základě více ustanovení, která však chrání totožný veřejný zájem (skutkové podstaty mají stejný objekt)“. In Prášková H. in HENDRYCH, D. a kol. *Správní právo. Obecná část. 7.* vydání. Praha : C. H. Beck, 2009, str. 446. Také srov. článek 4 bodu 1. Protokolu č. 7 k Úmluvě. Blíže k úvahám nad zásadou *ne bis in idem* v podkapitole 4.2 (*Bodový systém ve světle judikatury*).

³⁵ Prášková H. in HENDRYCH, D. a kol. *Správní právo. Obecná část. 7.* vydání. Praha : C. H. Beck, 2009, str. 445.

³⁶ Důvodová zpráva k zákonu č. 411/2005 Sb.

řidiče o každém záznamu bodů. Správní úřad musí řidiče zpravit pouze o dvou skutečnostech – dosáhne-li řidič počtu 12 bodů nebo naopak pokud mu je všech 12 zaznamenaných bodů odečteno.³⁷

Pokud si tedy řidič stav svých bodů pravidelně nehlídá, může se stát, že bude „nevědomky“ vybodován. V tom případě lze jen stěží hovořit o preventivním působení bodového systému na řidiče. Na tento nešvar, který nebyl ani po pěti letech účinnosti bodového systému napraven a vnáší mezi řidiče nejistotu, upozorňuje i odborná veřejnost.³⁸

Lze samozřejmě namítnout, že by řidiči měli být bdělí a počet zaznamenaných bodů by si měli nejlépe po každém postihu za porušení pravidel silničního provozu pravidelně kontrolovat. Na druhou stranu se i pečlivému řidiči může stát, že se v dobré víře domnívá, že je jeho bodové konto prázdné. Do této situace se může (i opakovaně) dostat například tehdy, pokud spáchá přestupek, který je projednán v blokovém řízení a policista řidiče ubezpečí (ať již úmyslně nebo z pouhé nevědomosti), že dané porušení do výčtu bodovaných přestupků nespadá. Nepředpokládám úspěch řidiče v řízení o námitkách proti záznamu bodů podle § 123f, pokud by svou obranu stavěl pouze na tomto „uvedení v omyl“ ze strany policisty.

Přitom způsobů, jak automaticky informovat řidiče o počtu naposledy nasbíraných bodů nebo o celkovém stavu jejich konta, je několik a nemusí být ani složité, ani finančně náročné. Níže uvádím dvě možné varianty řešení.

Zprvé uzákonit povinnost, aby orgány příslušné k zaznamenávání bodů neprodleně (popř. v určité lhůtě) o takovém záznamu řidiče informovaly, ať už písemně dopisem nebo elektronicky (např. do datové schránky). V budoucnu by se tak mohlo dít také formou automaticky vygenerované SMS, pokud řidič dá k takovému způsobu doručení souhlas. Oznámení by obsahovalo i celkový počet dosud zaznamenaných bodů na řidičově kontě.

Druhé východisko, z mého pohledu pro veřejnou správu méně finančně zatěžující, spočívá v poučovací povinnosti orgánů, které vydávají rozhodnutí o postihu, na základě kterého jsou následně body zaznamenávány.

³⁷ Srov. § 123c odst. 3 a 123e odst. 6 ZSP.

³⁸ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 1. vydání, Praha : Leges, 2008, str. 401 a 417.

Poučení by mělo zpravidla písemnou formu. Příslušné orgány by jím vyrozuměly řidiče, kolik bodů za dané projednávané protiprávní jednání náleží a o možnosti podat proti záznamu námitky podle § 123f ZSP. Řidič by byl poučen ještě před tím, než by k samotnému záznamu došlo a poučovací povinnost by tedy dopadala i na orgány, které záznam bodů neprovádí.

V praxi by v blokovém řízení byl policista vybaven kartičkami s předtištěným poučením, kam by pouze doplnil příslušný počet bodů. Takovou kartičku by řidič obdržel společně s částí pokutového bloku. Kartička by obsahovala také informaci o možnosti řidiče podat námitky.

V případě správního řízení by poučení bylo zahrnuto přímo v rozhodnutí. Pokud by se účastník vzdal nároku na doručení písemného vyhotovení rozhodnutí,³⁹ bylo by mu i poučení sděleno ústně. Poučení by bylo uvedeno i v rozhodnutí o spáchání bodovaného trestného činu.

Dle mého názoru by takový postup nevyžadoval velké úsilí. Příslušné úřední osoby by podstoupily náležitá školení, aby byly schopny podat správné informace ohledně počtu bodů a o možnosti podat námitky proti záznamu. V podstatě by stačilo tyto osoby vybavit přehlednou tabulkou kapesního formátu s přílohou ZSP, která by také obsahovala čísla paragrafů bodovaných přestupků či trestných činů a další relevantní informace. Jako inspirace může sloužit Příloha č. 2 (*Příloha ZSP doplněná o další údaje*).

Osobně se přikláním k možnosti, aby řidiče poučoval orgán, který vydává rozhodnutí, na jehož základě jsou body zaznamenávány. Tuto variantu volím především kvůli finanční úspornosti (doručování cizincům by mohlo být velice nákladné), navíc řidič bude ihned vědět, za jaké jednání body dostane. Nevýhodou této varianty oproti té první (tj. aby řidiče zpravoval přímo orgán provádějící záznam) tkví v tom, že řidič bude poučen pouze o počtu bodů za dané protiprávní jednání, nikoliv o celkové výši svého bodového konta. Z toho důvodu by poučení rozhodujícího orgánu mohlo být doplněno o doporučení, aby si řidič po ověření stav svého bodového konta.

³⁹ Srov. § 72 SR.

Zavedení informační povinnosti příslušných správních orgánů by tak mohlo zaručit funkčnost zásady prevence v bodovém systému. Pokud by totiž řidič byl včas informován o tom, že obdržel (nebo obdrží) určitý počet bodů, je pravděpodobné, že začne dodržovat předpisy o silničním provozu, aby pro něj vybodování nebylo brzy aktuální.

3. Bodový systém *de lege lata*

Bodový systém představuje institut, jenž sleduje a vyhodnocuje páchaní přestupků, jednání, které má znaky přestupku, a trestných činů, jichž se dopouštějí řidiči motorových vozidel.

Fungování bodového systému probíhá podle schématu, v němž jsou řidiči, v případě pravomocného uložení sankce za bodované protiprávní jednání, příslušným orgánem veřejné správy přiřčeny body do jeho evidenční karty v registru řidičů. Body se přičítají až do celkového počtu dvanácti, na jejichž základě řidič přichází o řidičské oprávnění a je povinen odevzdat řidičský průkaz v zákonné lhůtě. Pozbytí řidičského oprávnění nastává ze zákona, potažmo uplynutím určité lhůty poté, kdy je řidič informován o dosažení dvanácti bodů, bez nutnosti vést o těchto důsledcích samostatné správní řízení a vydávat o něm rozhodnutí.⁴⁰ Řidič však může o vrácení řidičského oprávnění žádat až po uplynutí jednoho roku ode dne jeho pozbytí. V žádosti musí prokázat, že splnil požadované předpoklady spočívající v přezkoušení z odborné způsobilosti a posouzení zdravotní způsobilosti, včetně dopravně psychologického vyšetření.

Body lze nejen přičítat, ale také odečítat. Řidič může dosáhnout snížení počtu svých bodů tím, že mu po určitou dobu nebude uložena sankce za bodované jednání (tzv. pasivní odečítání), nebo za splnění dalších zákonných podmínek absolvováním školení bezpečné jízdy ve středisku bezpečné jízdy (tzv. aktivní odečítání).⁴¹

Nesouhlasí-li řidič se záznamem bodů, může kdykoliv podat písemné námitky u orgánu příslušného k provádění záznamu. Správní orgán námitky buď uzná jako odůvodněné a záznam opraví, nebo je zamítne a záznam bodů potvrdí. V druhém případě příslušný OÚORP vydává správní rozhodnutí.

Evidenci bodů má na starosti obecní úřad obce s rozšířenou působností, příslušný podle místa trvalého pobytu osoby. Jde-li o osobu, která nemá trvalý pobyt na území ČR nebo přechodný pobyt na území ČR (který trvá alespoň 185 dnů, pokud osoba neprokáže,

⁴⁰ KUČEROVÁ, H. *Dopravní přestupky v praxi*. 2. vydání, Praha : Linde, 2006, str. 122.

⁴¹ Zákon pojmy aktivní ani pasivní odečítání bodů nezná. S těmito pojmy jsem se setkala na internetových stránkách <http://www.bodovysystem.cz/Odecitani-bodu> [citováno 21. prosince 2011]. Užití těchto označení volím pro jejich výstižnost.

že se na území ČR připravuje na výkon povolání nejméně po dobu 6 měsíců), je příslušným OÚORP, u něhož osoba složila zkoušku z odborné způsobilosti podle autoškolského zákona.⁴²

3.1 Komu mohou být zaznamenány body?

Bodový systému dopadá výlučně na řidiče motorových vozidel, jimž byla uložena sankce za porušení pravidel silničního provozu, která jsou uvedena v příloze ZSP. V části 3.1.1 (*Obecná osobní působnost bodového systému*) je podrobněji rozebráno, koho se bodový systém týká a koho ne. Bodový systém platí pochopitelně i pro cizí státní příslušníky, i když s jistými odchylkami, o kterých pojednává část 3.1.2 (*Cizinci a český bodový systém*).

3.1.1 Obecná osobní působnost bodového systému

Osobní působnost bodového systému se vztahuje na řidiče motorových vozidel, kteří porušili vybrané povinnosti stanovené předpisy o provozu na pozemních komunikacích, a jimž za takové jednání byla uložena sankce za přestupek, sankce za jednání, které má znaky přestupku podle jiného právního předpisu (tím se dle poznámky pod čarou č. 30 v ZSP rozumí zákon o přestupcích), nebo trest za trestný čin.

Pravidla bodového systému se vztahují výlučně na řidiče. Nelze tudíž zaznamenat body například nepřipoutanému spolujezdci, i kdyby měl neustálým rozptylováním řidiče na spáchaném bodovaném přestupku či trestném činu významný podíl.

Nutno podotknout, že pod pojmem řidič se rozumí nejen osoby, které mají řidičské oprávnění, ale také osoby, které o něj z jakéhokoliv důvodu přišly, nebo ho nikdy neměly, a přesto řídí motorové vozidlo. Na tyto „neoprávněné“ řidiče pamatuje příloha ZSP se 4 body.⁴³ Jestliže však řidič nasbírá dvanáct bodů a nebude držitelem řidičského oprávnění, bodový systém vůči němu bude „bezzubý“. Není možné, aby řidič pozbyl řidičské oprávnění podle § 123c odst. 3 ZSP, když žádné nemá. Rovněž se na něj nebude vztahovat lhůta jednoho roku, po kterou o řidičské oprávnění nemůže žádat, protože ta se vztahuje

⁴² Srov. § 2 písm. hh) ZSP.

⁴³ Přesné znění bodované položky je „řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění“.

pouze na řidiče, který řidičské oprávnění (měl a) pozbyl.⁴⁴ Řidič „nedržitel“ nicméně bez postihu nezůstane. Řízení motorového vozidla bez držení příslušného řidičského oprávnění představuje jeden z nejpřísněji postihovaných přestupků podle ZSP. Řidiči tak lze uložit pokutu od 25 tisíc do 50 tisíc a zákaz činnosti od jednoho roku do dvou let, od nichž nelze upustit.⁴⁵ Pokud bude takto potrestaná osoba řídit i nadále, dopustí se trestného činu maření výkonu úředního rozhodnutí podle § 337 TZ odst. 1 písm. a), za který lze uložit trest odnětí svobody až na tři léta.

Motorovým vozidlem se rozumí „nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus“,⁴⁶ tedy např. motocykl, motorové tříkolky, osobní a nákladní automobil, autobus, již zmíněný trolejbus, avšak nikoliv tramvaj.⁴⁷ Je otázkou, nakolik je spravedlivé vynětí řidičů tramvaje z pravidel bodového systému. Osobně nepovažuji současný stav za korektní. Podíl tramvají na silničním provozu není ve větších městech (Praha, Brno, Ostrava, Liberec, Plzeň, Olomouc atd.) zanedbatelný, nevidím proto důvod ke zvýhodnění řidičů tramvají oproti řidičům autobusů nebo trolejbusů, kteří bodově postihováni jsou. Některá jednání by se sice z logiky věci na řidiče tramvaje nevztahovala (například ohrožení jiného řidiče při přejíždění z jednoho jízdního pruhu do druhého), na druhou stranu si lze představit, že by řidič tramvaje řídil pod vlivem alkoholu (7 bodů) nebo způsobil dopravní nehodu s následkem usmrcení či těžké újmy na zdraví jiné osoby (7 bodů).

Jak jsem uvedla na začátku této části, vedle řidičů, kteří jsou sankcionováni za přestupek nebo trestný čin, se body vztahují také na řidiče, kteří jsou potrestáni za „jednání, jež má znaky přestupku podle jiného právního předpisu“. Které řidiče tím má zákonodárce na mysli?

Jedná se o vojáky z povolání a příslušníky bezpečnostních sborů.⁴⁸ Výjimku tvoří příslušníci zpravodajských služeb, na které se podle § 123b odst. 7 ZSP pravidla bodového

⁴⁴ Srov. § 123d odst. 1 ZSP.

⁴⁵ Srov. § 125c odst. 1 písm. e) bod 1) a odst. 4, 5 a 8 ZSP.

⁴⁶ Srov. § 2 písm. g) ZSP.

⁴⁷ Srov. § 2 odst. 1 a příloha ZPPVPK a § 2 písm. f) ZSP.

⁴⁸ Podle § 1 odst. 1 ZSPBS se bezpečnostním sborem rozumí Policie České republiky, Hasičský záchranný sbor České republiky, Celní správa České republiky, Vězeňská služba České republiky, Bezpečnostní informační služba a Úřad pro zahraniční styky a informace.

systemu nevztahují. Možnost „odhalení“ takového řidiče by byla kvůli riziku narušení zpravodajské práce naprosto nepřijatelná.⁴⁹

Přestupkový zákon v § 10 stanoví, že pokud se osoby podléhající vojenské kázeňské pravomoci a příslušníci bezpečnostních sborů dopustí jednání, které má znaky přestupku, projedná se podle zvláštních předpisů za předpokladu, že pachatel nepřestane vykonávat svou funkci. Pak by se jednání projednávalo jako přestupek podle zákona o přestupcích.

Pokud tedy například voják z povolání překročí v obci rychlost o min. 40 km/h (5 bodů), bude toto jednání vyřizovat orgán s kázeňskou pravomocí jako kázeňský přestupek podle § 51 odst. 2 ZVP. Sankce a ochranná opatření uloží podle zákona o silničním provozu a zákona o přestupcích.⁵⁰

Dopustí-li se příslušník bezpečnostních sborů jednání, které má znaky přestupku, bude jej podle § 186 ZSPPBS projednávat služební funkcionář a podle § 51 ZSPPBS ukládat kázeňské tresty, které mezi dalším zahrnují pokutu, propadnutí věci či zákaz činnosti. Při ukládání zákazu činnosti a upuštění od jeho výkonu bude služební funkcionář postupovat podle PřesZ a ZSP.⁵¹

Těmto osobám se tedy neukládá sankce za přestupek, ale sankce za jednání mající znaky přestupku. Pokud by se bodový systém omezoval pouze na případy trestání přestupků nebo trestných činů, nebylo by právně možné vojákům či příslušníkům bezpečnostních sborů za porušení bodovaných pravidel zaznamenat body.

Poněkud odlišná situace nastává při projednání přestupků členů Parlamentu České republiky. Jestliže se přestupku dopustí poslanec či senátor, lze jej projednat v disciplinárním řízení podle jednacího řádu příslušné komory Parlamentu, pokud o to poslanec či senátor požádá orgán příslušný k projednání přestupku.⁵² V opačném případě

⁴⁹ Důvodová zpráva k zákonu č. 274/2008 Sb.

⁵⁰ Srov. znění § 51 odst. 2 ZVP „Jako kázeňský přestupek se vyřídí též jednání vojáka označené za přestupek ve zvláštním právním předpise. Orgány s kázeňskou pravomocí takový přestupek projednávají a ukládají za něj sankce a ochranná opatření podle zvláštních právních předpisů.“

⁵¹ Srov. § 189 odst. 1 písm. b) ZSPPBS.

⁵² Zákon č. 90/1995 Sb., o jednacím řádu Poslanecké sněmovny, ve znění pozdějších předpisů a zákon č. 107/1999 Sb., o jednacím řádu Senátu, ve znění pozdějších předpisů.

bude přestupek projednán podle zákona o přestupcích.⁵³ V obou případech budou body představitelům moci zákonodárné zaznamenány na základě uložené sankce za přestupek.

Z působnosti bodového systému je zcela vyňat prezident České republiky⁵⁴ a diplomatictí zástupci.⁵⁵

Výčet dotčených osob by nebyl kompletní bez zmínky o mladistvých. Pravidla bodového systému se vztahují i na ně. Mladistvými se rozumí osoby, které jsou v době spáchání protiprávního jednání starší 15 let, avšak nedovršily 18 let.⁵⁶ Trestné činy mladistvých se nazývají provinění a tresty ukládané mladistvým trestní opatření.⁵⁷ Ačkoliv „uložení trestního opatření za provinění“ není podle ZSP výslovným předpokladem pro záznam bodů, není v literatuře⁵⁸ ani praxi⁵⁹ sporu, že záznam bodů mladistvým se provede na základě „uložení trestu za trestný čin“ podle § 123b.

3.1.2 Cizinci a český bodový systém

Pravidla bodového systému se vztahují také na cizí státní příslušníky, i když s odchylkami v případě dosažení dvanácti bodů. § 123c odstavec 7 ZSP uvádí, že pokud řidič, který je držitelem řidičského průkazu Evropských společenství, řidičského průkazu vydaného cizím státem nebo mezinárodního řidičského průkazu vydaného cizím státem, dosáhne dvanácti bodů, nepozbude sice řidičské oprávnění, ale po dobu jednoho roku přichází o právo řídit motorové vozidlo na území České republiky. Lhůta jednoho roku počíná běžet ode dne právní moci rozhodnutí o uložení sankce, na jehož základě je zaznamenán dvanáctý bod.⁶⁰ Příslušný obecní úřad s rozšířenou působností je podle § 123c odst. 4 ZSP povinen o tomto záznamu dvanáctého bodu neprodleně písemně informovat řidiče-cizince a Ministerstvo dopravy.

⁵³ Srov. § 9 odst. 3 PřesZ.

⁵⁴ Srov. čl. 65 Ústavy.

⁵⁵ Srov. čl. 31 Vídeňské úmluvy o diplomatických stycích.

⁵⁶ Srov. § 2 odst. 1 písm. c) TZ.

⁵⁷ Srov. § 6 odst. 1 a § 24 ZSVM.

⁵⁸ Srov. BUŠTA P., KNĚŽÍNEK J., SEIDL A. *Zákon o silničním provozu s komentářem a související předpisy*. Praha : Lenka Buštová - VENICE MUSIC PRODUCTION, 2006, str. 145 a KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 1. vydání, Praha : Leges, 2008, str. 415.

⁵⁹ Ověřeno telefonicky dne 13. října 2011 na oddělení správního řízení a právních předpisů Ministerstva dopravy a na odboru dopravně-správních agend města Sokolov, obce s rozšířenou působností.

⁶⁰ Srov. § 123c odst. 8 ZSP.

Pokud by řidič-cizinec přesto v České republice nadále řídil, dopustí se přestupku podle § 125c odst. 1 písm. e) bodu 5 ZSP. Toto protiprávní jednání patří podle sankčního rozpětí do pomyslné kategorie nejzávažnějších přestupků v silničním provozu. Řidiči lze uložit pokutu od 25 tisíc do 50 tisíc Kč a zákaz činnosti spočívající v řízení motorových vozidel od jednoho do dvou let.⁶¹ Přitom platí, že od těchto sankcí nelze upustit.⁶²

Mezi dnem pozbytí práva řídit a dnem, kdy se řidič-cizinec o této skutečnosti dozví, může, jak dále vidno, uplynout i čtrnáct dní.⁶³ Orgán, který vydal pravomocné rozhodnutí o uložení sankce, má lhůtu pěti (případně tří) pracovních dnů, aby tuto skutečnost oznámil příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností, jemuž zákon svěřuje lhůtu dalších pěti pracovních dní na zaznamenání bodů.⁶⁴ Posledně zmíněný orgán je povinen řidiče neprodleně informovat o dosažení dvanácti bodů. Jestliže je tedy řidič-cizinec během tohoto období přistižen při řízení motorového vozidla, bude mu muset příslušný správní orgán prokázat alespoň nevědomou nedbalost, tedy že řidič nevěděl, že nesmí řídit motorové vozidlo na českém území, ačkoliv to vědět měl a mohl.⁶⁵

Řidič-cizinec ztrácí v případě dosažení dvanáctého bodu právo řídit ze zákona, nevede se správní řízení.⁶⁶ Ministerstvo dopravy sdělí orgánu, který řidičský průkaz řidiče-cizince vydal, zprávu o tom, že řidič-cizinec pobyl práva řídit na území České republiky.⁶⁷

Právě v případě cizinců je třeba znovu upozornit na skutečnost, že řidiči nejsou průběžně informováni o zaznamenávaných bodech. Těžko předpokládat, že všichni cizinci, kteří řídí v České republice, mají přehled o českém bodovém systému, nebo že vůbec tuší o jeho existenci. Bylo by tedy vhodné, aby orgány, které řidiči ukládají sankci za předmětné porušení pravidel silničního provozu, řidiče písemně poučily, kolik bodů mu

⁶¹ Srov. § 125c odst. 4 písm. a) a odst. 5 ZSP.

⁶² Srov. § 125c odst. 8 ZSP.

⁶³ Srov. KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 1. vydání, Praha : Leges, 2008, str. 427.

⁶⁴ Srov. § 123b ZSP.

⁶⁵ Srov. § 3 a 4 odst. 1 písm. b) PřesZ a KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 1. vydání, Praha : Leges, 2008, str. 415.

⁶⁶ Srov. KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 1. vydání, Praha : Leges, 2008, str. 426.

⁶⁷ Srov. § 123c odst. 7 ZSP.

bude zaznamenáno, o možnosti podat námitky, včetně doporučení, kde může zjistit stav svého bodového konta.⁶⁸

Co se týče námitek řidiče-cizince proti záznamu, jímž dosáhl dvanácti bodů, zákon s jejich podáním nespojuje právní účinky podle § 123f odst. 4 jako v případě řidičů „našinců“. Lhůta jednoho roku, po kterou řidič-cizinec nesmí řídit na území ČR, začíná totiž běžet již ode dne právní moci rozhodnutí, na jehož základě je řidiči zaznamenán dvanáctý bod.⁶⁹ Pokud by cizincovy námitky byly oprávněné, správní orgán by měl provést kroky vhodné k nápravě. Tím se rozumí opravit záznam bodů a v případě, že by počet bodů klesl pod dvanáct, informovat řidiče a, přestože to ze zákona nevyplývá, také Ministerstvo dopravy. Aby byla zachována právní jistota řidiče-cizozemce, je vhodné, aby správní orgán cizinci výslovně sdělil, že má právo řídit motorová vozidla na našem území.⁷⁰

Zákonné vymezení cizinců-řidičů dává prostor pro otázku: Jaké následky budou vyplývat z dvanácti bodů, nasbírá-li je cizinec, který je fakticky řidič, ale nikoliv držitel řidičského oprávnění? Pozbude právo k řízení na území České republiky stejně jako řidič-cizinec?

Nikoliv. Zmíněné ustanovení se vztahuje pouze na cizince, kteří jsou držiteli řidičského oprávnění. Pokud bychom sankční dopad rozšířili i na „nedržitele“, byl by porušen zákaz analogie v neprospěch pachatele, což je nepřipustné. Na cizince „nedržitele“ se tedy represivní následky spojené s dvanáctým bodem nevztahují.⁷¹ Na druhou stranu není vyloučeno takového cizince potrestat za spáchané přestupky nebo trestné činy, případně uplatnit jiné prostředky k jeho „umravnění“.⁷²

3.2 Započítávání bodů

Dopustí-li se řidič motorového vozidla bodovaného jednání uvedeného v příloze ZSP a bude mu pravomocně uložena sankce, zaznamená mu příslušný obecní úřad obce

⁶⁸ K problematice neinformovanosti řidičů srov. podkapitulu 2.2 (*Zásada prevence a její (ne)funkčnost*).

⁶⁹ Srov. § 123f odst. 4 ZSP a KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 1. vydání, Praha : Leges, 2008, str. 437.

⁷⁰ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 1. vydání, Praha : Leges, 2008, str. 438.

⁷¹ Bodový systém nepostihne ani občana ČR, který dosáhl dvanácti bodů, ale není držitelem řidičského oprávnění. Srov. část 3.1.1 (*Obecná osobní působnost bodového systému*).

⁷² Srov. § 118 o správním vyhoštění zákona č. 326/1999 Sb., o pobytu cizinců na území České republiky a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

s rozšířenou působností body do registru řidičů.⁷³ Řidiči jsou zaznamenávány body pouze do celkového počtu dvanácti bodů.⁷⁴

Důrazně podtrhuji, že nezbytnou podmínkou pro zaznamenání bodů je uložení sankce.⁷⁵ O zaznamenání bodů se nevede správní řízení, ani se nevydává správní rozhodnutí.⁷⁶

Spáchá-li řidič více bodovaných přestupků či trestných činů, jež budou projednány ve společném řízení, budou mu v souladu s § 123c odst. 2 ZSP evidovány body jen za nejpřísnější z nich, uplatní se tedy absorpční zásada, jež stanoví, že přísnější sankce pohlcuje sankci mírnější.⁷⁷ Pochopitelně se spáchané přestupky projednávají ve společném přestupkovém řízení a trestné činy ve společném trestním řízení. Rozsah projednávaných přestupků je ve společném řízení omezen lhůtou tří měsíců od spáchání chronologicky prvního přestupku, který se v daném společném řízení projednává.⁷⁸

Zákonem stanovené orgány, které projednávají bodované protiprávní jednání, mají povinnost v zákonné lhůtě doručit příslušnému OÚORP oznámení nebo rozhodnutí o uložení sankce. Tato lhůta pořádkového charakteru je určena pro styk mezi orgány veřejné moci navzájem. Pokud ji orgán příslušný k projednání protiprávního jednání nedodrží, jedná se o nedostatek postupu tohoto orgánu, jenž však nemůže mít bez dalšího vliv na existenci bodů, které měly být zaznamenány v registru řidičů.⁷⁹

Tyto skutečnosti lze rozdělit do tří skupin: 1) oznámení o uložení pokuty za přestupek v blokovém řízení, 2) rozhodnutí o uložení sankce za přestupek nebo za jednání mající znaky přestupku a 3) rozhodnutí o uložení trestu za trestný čin.⁸⁰

⁷³ Registr řidičů je podle § 119 ZSP informační systém obsahující evidenci údajů o řidičích, jehož správcem je OÚORP. Registr řidičů funguje v elektronické aplikaci s názvem Eliška, kterou spravuje Ministerstvo dopravy. Srov. KOČÍ, R., KUČEROVÁ, H. *Silniční právo*. 1. vydání. Praha : Leges, 2009. str. 285.

⁷⁴ Srov. § 123c odst. 1 ZSP.

⁷⁵ K otázce, zda je správné vázat body pouze na uložení sankce srov. 4.3 (*Je bodový systém přiměřený a spravedlivý?*).

⁷⁶ Jediná výjimka je postup podle § 123f odst. 3 ZSP. Srov. BUŠTA P., KNĚŽÍNEK J., SEIDL A. *Zákon o silničním provozu s komentářem a související předpisy*. Praha : Lenka Buštová - VENICE MUSIC PRODUCTION, 2006. str. 144. Blíže k této problematice v části 3.5 (*Obrana řidiče proti záznamu bodů*).

⁷⁷ MATES, P. a kol. *Základy správního práva trestního*. 5. vydání, Praha : C. H. Beck, 2010, str. 79.

⁷⁸ Srov. § 57 odstavec 3 zákona o přestupcích.

⁷⁹ Srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 10. prosince 2009, č. j. 2 As 19/2009-93.

⁸⁰ Srov. § 123b odst. 2 písm. a) ZSP.

Ve všech třech případech příslušný OÚORP zaznamená řidiči body do pěti pracovních dnů ode dne, kdy mu bylo oznámení nebo rozhodnutí doručeno. K záznamu bodů je třeba vypíchnout, že se provede vždy ke dni právní moci postihu za bodované protiprávní jednání.⁸¹

Oznámení nebo rozhodnutí o uložení sankci se považuje za doručené dnem, kdy je evidující orgán obdrží. Ad 2) a 3) je zapotřebí dodat, že se rozhodnutí považuje za nedoručené, není-li opatřeno doložkou právní moci. Místo rozhodnutí lze příslušnému OÚORP doručit oznámení o nabytí právní moci rozhodnutí, které má být doručeno. Takové oznámení musí obsahovat údaje potřebné k provedení záznamu bodů, jinak orgán zapisující body požádá o doručení rozhodnutí.⁸²

V prvním případě, je-li řidiči uložena pokuta za přestupek v blokovém řízení, oznámí Policie ČR nebo obecní policie tuto skutečnost příslušnému OÚORP do tří pracovních dnů od uložení pokuty. Tato lhůta podle § 123b odst. 3 písm. a) ZSP je speciální vůči lhůtě v ustanovení § 128 odst. 3 ZSP. Druhé zmíněné ustanovení je v literatuře označováno jako technická chyba zákona.⁸³

Příslušný OÚORP ve lhůtě pěti pracovních dnů řidiči zpětně zaznamená body ke dni uložení pokuty v blokovém řízení bez ohledu na to, zda přestupce pokutu zaplatil na místě, nebo jestli obdržel blok na pokutu na místě nezaplacenou s poštovní poukázkou.⁸⁴

Co se týče povahy oznámení policie o uložení sankce v blokovém řízení, jedná se pouze o úřední záznam, které poskytuje správnímu orgánu určitou informaci, tj. že se pachatel dopustil přestupku a byla mu za něj uložena sankce, na jejímž základě mu budou připsány body. Z tohoto oznámení nelze ovšem bez dalšího vycházet, vyskytnou-li se v řízení o námitkách podle § 123f ZSP pochybnosti o uvedených údajích. V takovém případě je potřeba, aby si správní orgán vyžádal další důkazy prokazující skutečnosti v záznamu uvedené. Oznámení policie nemůže být samo o sobě důkazem, na jehož základě

⁸¹ Srov. § 123b odst. 2 ZSP.

⁸² Srov. § 123b odst. 4 ZSP.

⁸³ KOVALČÍKOVÁ D., ŠTANDERA J. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích. Komentář*. 1. vydání. Praha : C. H. Beck, 2007. str. 352.

⁸⁴ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 1. vydání, Praha : Leges, 2008, str. 408; ČERNÝ, J., HORZINKOVÁ, E., KUČEROVÁ, H. *Přestupkové řízení*. 12. vydání, Praha : Linde, 2011, str. 159.

by příslušný OÚORP vzal bez přihlídnutí k dalšímu za prokázané, že se stěžovatel dopustil přestupku, který byl projednán v blokovém řízení a že existuje právní podklad pro záznam bodů v registru řidičů.⁸⁵

V druhém okruhu případů budou body zaznamenány řidiči, kterému je uložena sankce za přestupek, sankce za jednání vojáka označené za přestupek v ZVP nebo kázeňský trest za jednání mající znaky přestupku podle ZSPPBS v případě příslušníků bezpečnostních sborů. Rozhodnutí o uložení sankce příslušnému OÚORP doručuje vždy prvoinstanční orgán do pěti pracovních dnů. Lhůta počíná běžet ode dne, kdy rozhodnutí nabylo právní moci v prvním stupni řízení, nebo kdy prvoinstanční orgán obdržel rozhodnutí opatřené doložkou právní moci od orgánu, který věc projednal ve druhém stupni řízení.⁸⁶

Zatřetí, je-li řidiči uložena trest za bodovaný trestný čin, je soud, který uložil trest v prvním stupni řízení, povinen doručit rozhodnutí příslušnému OÚORP do pěti pracovních dnů. Nabylo-li rozhodnutí právní moci již v prvním stupni řízení, lhůta počíná běžet ode dne nabytí právní moci. V opačném případě se lhůta počítá ode dne, kdy prvoinstanční soud obdržel rozhodnutí opatřené doložkou právní moci od soudu, který trestní věc projednal ve druhém stupni řízení.⁸⁷

Řidič není o záznamu bodů (nejedná-li se o dvanáctý bod) žádným způsobem informován.⁸⁸ Chce-li zjistit stav svého bodového konta, může se obrátit s žádostí na příslušný OÚORP, který mu vydá výpis z registru řidičů o záznamech bodového hodnocení.⁸⁹ Vydání výpisu je zpoplatněno ve výši 50 Kč za každou započatou stránku. Výpis na technickém nosiči dat stojí 40 Kč. Je-li výpis pořízen na kopírovacím stroji či tiskárně počítače, je cena za každou (i započatou) stránku stanovena na 15 Kč.⁹⁰

Od 1. ledna 2009 může řidič požádat o ověřený výpis bodů také na pracovištích tzv. Czech POINTu (Český podací ověřovací informační národní terminál), jenž představuje

⁸⁵ Srov. rozsudek NSS ze dne 24. srpna 2010, č. j. 5 As 39/2010-76.

⁸⁶ Srov. § 123b odst. 3 písm. b) ZSP.

⁸⁷ Srov. § 123b odst. 3 písm. c) ZSP.

⁸⁸ K nedostatečné informovanosti řidičů srov. část 2.2 (*Zásada prevence a její (ne)funkčnost*).

⁸⁹ Srov. § 123b odst. 5 ZSP.

⁹⁰ Srov. položka 3 písm. a) přílohy (sazebník) zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů.

kontaktní místo veřejné správy a řídí se ZISVS.⁹¹ V současné době existuje 6 775 poboček Czech POINTu.⁹² Za ověřený výpis na pobočkách Czech POINTu řidič zaplatí 100 Kč za první stránku a za každou další započatou stránku 50 Kč.⁹³ Zákonem stanovení provozovatelé kontaktních míst (např. Česká pošta, Hospodářská komora atd.) mohou za ověřený výpis požadovat jinou částku, ta však nesmí přesahovat výši poplatku uvedeného v zákoně o správních poplatcích.⁹⁴ Pro zajímavost Česká pošta si za ověřený výpis z registru řidičů v rámci Czech POINTu účtuje 69 Kč za první stranu a 40 Kč za každou další stranu.⁹⁵

Nesouhlasí-li řidič se záznamem bodů, může podat u příslušného OÚORP písemné námítky podle § 123f ZSP. Jejich povaha, jakož i způsob jejich vyřízení jsou rozebrány v části 3.5 (*Obrana řidiče proti záznamu bodů*).

3.3 Odečítání bodů

Dopustí-li se řidič protiprávního jednání stanoveného v ZSP, jsou mu zaznamenány body. Na druhou stranu bodový systém institutem odečítání bodů v § 123e ZSP řidiče pozitivně motivuje přehodnotit svůj přístup na poli silničního provozu, a tím odvrátit možný neblahý důsledek spočívající v pozbytí řidičského oprávnění. V bodovém systému se tak prolíná preventivní i represivní složka bodového systému, ovšem pouze do doby, než řidič dosáhne dvanácti bodů.⁹⁶

Řidič má dvě možnosti, jak si snížit počet bodů ve své evidenční kartě v registru řidičů. Jednak toho lze dosáhnout tzv. pasivním odečítáním bodů. To je podmíněno skutečností, že se řidič po dobu 12 měsíců nedopustí žádného bodově hodnoceného porušení ZSP, potažmo mu v tomto období nebude za takové protiprávní jednání uložena

⁹¹Srov. § 123b odst. 6 ZSP.

⁹²Aktuální statistiky Czech POINT [citováno 21. prosince 2011]. Dostupný z <http://www.czechpoint.cz/web/index.php?q=node/488>.

⁹³Srov. položka 3 písm. d) přílohy (sazebník) zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů.

⁹⁴Srov. § 8a odst. 3 ZISVS.

⁹⁵Srov. Strana A58, položka 4.3 Ceníku základních poštovních služeb a ostatních služeb poskytovaných Českou poštou, s. p., platný od 8. prosince 2011. [citováno 21. prosince 2011]. Dostupný z http://www.ceskaposta.cz/assets/nastroje/kompletni_cenik.pdf

⁹⁶Srov. rozsudek NSS ze dne 3. května 2011, č. j. 8 As 23/2010-89.

sankce. V druhém případě hovoříme o tzv. aktivním odečítání. To spočívá v absolvování školení bezpečné jízdy ve středisku bezpečné jízdy.

Ve zbytku této podkapitoly si blíže uvedeme podmínky jednotlivých variant odečtu bodů.

3.3.1 Pasivní odečítání bodů

Řidiči mohou být „pasivně“ odečteny body, má-li na svém bodovém kontě v registru řidičů zaznamenáno jeden až jedenáct bodů (u dvanácti bodů pasivní odečet postrádá smysl, protože již nastávají represivní důsledky).⁹⁷ Body lze odečítat za splnění zákonných podmínek tak dlouho, dokud řidič nemá žádný bod. Není možné, aby měl řidič v záloze „minusové“ body, odečítání bodů končí na nule.

Podle § 123e odst. 1 ZSP řidiči, kterému nebyla ode dne uložení pokuty v blokovém řízení nebo nabytí právní moci rozhodnutí, na jejichž základě mu příslušný OÚORP zaznamenal naposled stanovený počet bodů, po dobu 12 po sobě jdoucích kalendářních měsíců pravomocně uložena sankce za bodovaný přestupek, jednání mající znaky přestupku nebo trest za trestný čin, se odečtou čtyři body z celkového počtu jím dosažených bodů.

Jinými slovy není-li řidiči 12 měsíců od pravomocného uložení sankce, na jehož základě naposledy obdržel body, pravomocně uložena sankce za bodově hodnocené protiprávní jednání, odečte mu příslušný OÚORP čtyři body.

Uplyne-li od naposledy pravomocně uložené sankce 24 měsíců, bude řidiči odečteno celkem osm bodů, tj. čtyři body vždy po uplynutí dvanácti měsíců. Uplyne-li dalších 12 měsíců, budou řidiči odečteny zbývající body. Jedenáct bodů tak lze řidiči odečíst tehdy, nebude-li mu 36 měsíců pravomocně uložena sankce za protiprávní jednání zahrnuté do bodového hodnocení podle ZSP.

Nutno dodat, že doba pro odečítání bodů neběží, vykonává-li řidič trest nebo sankci zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel.⁹⁸ Je přitom lhostejné, zda takový zákaz činnosti byl uložen za bodované protiprávní jednání nebo nikoliv.

⁹⁷ Srov. rozsudek NSS ze dne 3. května 2011, č. j. 8 As 23/2010-89.

⁹⁸ Srov. § 123e odst. 3 ZSP.

Příslušný OÚORP maže řidičovy body automaticky, aniž by o to řidič jakkoliv žádal nebo prokazoval svůj nárok. Odečet bodů v registru řidičů provede správní orgán ke splnění podmínek podle § 123e odst. 1, nejpozději do 3 pracovních dnů ode dne, kdy řidiči vznikl nárok na odečtení bodů. Orgán odečítající body nemá zákonnou povinnost řidiče o výmazu bodů informovat.

Řidiči budou body odečteny i tehdy, je-li pravomocně zrušeno rozhodnutí o uložení sankce, na jehož základě byly body zaznamenány.⁹⁹

3.3.2 Aktivní odečítání bodů

Kromě možnosti tzv. pasivního odečítání bodů se řidič může o snížení počtu svých bodů zasadit také tím, že dobrovolně absolvuje školení bezpečné jízdy ve středisku bezpečné jízdy podle autoškolského zákona (dále v této části jen „**školení bezpečné jízdy**“). Aby příslušný OÚORP na tomto základě řidiči odečetl tři body z dosaženého počtu bodů (přičemž nelze jít do bodového minusu),¹⁰⁰ musí řidič dostát zákonným podmínkám.

Na rozdíl od režimu pasivního odečítání bodů, kdy příslušný správní orgán odečítá body automaticky, v případě aktivního odečtu bodů musí řidič podat písemnou žádost v souladu s § 45 SŘ u příslušného OÚORP. Řidič může podat žádost osobně na úřadě nebo ji doručit prostřednictvím pošty či elektronicky, v posledních dvou případech musí být žadatelův podpis ověřen úředně nebo zaručeným elektronickým podpisem, žadatel již ovšem nepřikládá doklad totožnosti.¹⁰¹ Podáním žádosti k příslušnému správnímu orgánu je zahájeno správní řízení.¹⁰²

K žádosti je řidič povinen připojit potvrzení o ukončeném školení bezpečné jízdy, které nesmí být starší než jeden měsíc od podání žádosti. Vzor potvrzení tvoří přílohu č. 10 vyhlášky č. 156/2008 Sb., o zdokonalování odborné způsobilosti řidičů a o změně vyhlášky č. 167/2002 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování

⁹⁹ Srov. § 123e odst. 2 ZSP.

¹⁰⁰ Metodický pokyn Ministerstva dopravy: *Usměrňování činnosti obecních úřadů obcí s rozšířenou působností pro odečítání bodů v bodovém hodnocení řidičů na základě absolvování školení bezpečné jízdy (§ 123e odst. 4 a 5 zákona č. 361/2000 Sb.)*, ze dne 29. srpna 2008, č. j. 730/2008-160-OST/1, str. 4 [citováno 21. prosince 2011]. Dostupný z <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/AD05EFEE-02DC-41B0-9C4E-5227826F8C2D/0/7302008160OST1Usmernenicinnostiodecitanibodu.pdf>.

¹⁰¹ Srov. § 117, § 123e odst. 4 ZSP a zákon č. 227/2000 Sb., o elektronickém podpisu, ve znění pozdějších předpisů.

¹⁰² Srov. § 44 SŘ.

odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění zákona č. 478/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů (dále v této části jen „**Vyhláška**“).¹⁰³

Nezbytnou podmínkou je, aby řidič „neměl ke dni ukončení školení bezpečné jízdy ... v registru řidičů zaznamenáno více než 10 bodů za porušení právních předpisů ohodnocená méně než 6 body“¹⁰⁴ (což platí i pro možnost přihlásit se ke školení za účelem odečtení bodů).¹⁰⁵ Z této poněkud nejasné definice plyne, že možnost aktivního odečtu se nevztahuje ani na řidiče s jedenácti (pochopitelně ani s dvanácti) body, ani na osoby, jejichž jednotlivá zaznamenaná protiprávní jednání jsou hodnocena šesti nebo sedmi body (byť by celkový počet řidičových bodů byl menší než 6 či 7 v důsledku pasivního odečítání). Řidiči, jenž byl bodově „postižen“ za jednání ohodnocené více než pěti body, vznikne opět nárok na odečtení bodů na základě absolvování školení bezpečné jízdy až v okamžiku, kdy mu budou odečteny všechny zaznamenané body, tedy až bude mít opět prázdné konto.¹⁰⁶ Je potřeba zdůraznit, že stav řidičových bodů se pro účely odečtu posuzuje ke dni ukončení školení bezpečné jízdy.¹⁰⁷

Ačkoliv to přímo z § 123e ZSP nevyplývá, účastník školení bezpečné jízdy musí být držitelem řidičského oprávnění. V opačném případě by řidič nemohl v rámci kurzu absolvovat praktickou jízdu v motorovém vozidle na výcvikové ploše.¹⁰⁸

Pokud řidič výše uvedené podmínky nespĺňuje, příslušný OÚORP žádost zamítne. V opačném případě správní orgán provede záznam o odečtu tří bodů, potažmo zadá příkaz „Smazání blokace“ do tzv. Elišky, ke dni ukončení školení (nikoliv ke dni podání žádosti), a to nejpozději do tří pracovních dnů od podání žádosti. Evidující správní orgán řidiči nevydává žádné potvrzení o provedení záznamu. Smazání bodů v rámci aktivního odečítání

¹⁰³ Srov. § 52g odst. 5 autoškolského zákona.

¹⁰⁴ Srov. § 123e odst. 4 písm. b) ZSP.

¹⁰⁵ § 52g odst. 2 autoškolského zákona.

¹⁰⁶ Op. cit. sub 100.

¹⁰⁷ V praxi může totiž dojít k situaci, kdy řidič 1. května ukončí školení bezpečné jízdy (k tomuto dni má na svém kontě 10 bodů na základě dvou pětibodových porušení ZSP). 5. května nabude právní moci rozhodnutí o tříbodovém přestupku a 11. května budou řidiči připsány 3 body, čímž dosáhne plného počtu bodů. Oznámení o dosažení dvanácti bodů je řidiči doručeno 13. května. Uplynutím pěti dnů řidič 19. května pozbývá podle § 123c odst. 3 řidičské oprávnění. Pokud řidič 30. května podá žádost o aktivní odečet bodů, budou mu body odečteny zpětně k 1. květnu na celkový počet sedm bodů. Rozhodnutím ze dne 5. května tak dosáhne deseti bodů. Oznámení o dosažení dvanácti bodů se tak stane bezpředmětným. Srov. op. cit. sub 100, str. 5.

¹⁰⁸ Srov. § 52i odst. 2 autoškolského zákona a § 19 odst. 4 Vyhlášky.

lze provést pouze jednou za kalendářní rok. Větší smysl by však mělo, aby body mohly být smazány jednou za dvanáct po sobě jdoucích kalendářních měsíců. Za současného stavu může být řidiči smazáno 6 bodů v poměrně krátké době.

Co se týče právní úpravy školení bezpečné jízdy, § 52e a násl. autoškolského zákona upravuje podmínky pro udělení vyšší akreditace, povinnosti provozovatele střediska bezpečné jízdy a vymezení obsahu školení bezpečné jízdy. Vyhláška, jež provádí autoškolský zákon, blíže upravuje osnovu školení bezpečné jízdy, obsah a rozsah výuky a výcviku, nejvyšší počet účastníků školení bezpečné jízdy a stanoví vzor potvrzení o ukončeném školení bezpečné jízdy.

Školení bezpečné jízdy provádí pouze provozovatel střediska bezpečné jízdy, jemuž krajský úřad udělil vyšší akreditaci podle § 52e a 52f autoškolského zákona.

Školení bezpečné jízdy se skládá z výuky a výcviku v celkové době sedmi hodin. Výuka trvá 3 hodiny, výcvik 3,5 hodiny. Poté následuje závěrečné vyhodnocení v délce 30 minut.¹⁰⁹

Předmětem výuky je získání a prohloubení znalostí 1) teorie řízení a zásad bezpečné a defenzivní jízdy v trvání 30 minut, 2) nejčastějších příčin dopravních nehod a jejich předcházení v rozsahu 60 minut, 3) důsledků protiprávního jednání řidičů motorových vozidel trvajících 30 minut a 4) prevence a řešení mimořádných událostí v provozu na pozemních komunikacích po dobu 30 minut.¹¹⁰

Po ukončení výuky se řidič zúčastní výcviku, jenž spočívá v praktické jízdě s motorovým vozidlem pod dohledem lektora na výcvikové ploše, která není veřejně přístupnou pozemní komunikací a na níž lze technicky navodit různé dopravní situace a klimatické či povětrnostní podmínky. Výcvik je zaměřen na prevenci a řešení situací, při kterých je značně ztížena možnost ovládat vozidlo, formou bezpečné a defenzivní jízdy.¹¹¹

Nejvyšší počet účastníků kurzu školení bezpečné jízdy při výuce je 24 osob, při výcviku je počet omezen na 12 osob na jednoho lektora.¹¹²

¹⁰⁹ Srov. § 19 odst. 1 Vyhlášky.

¹¹⁰ Srov. § 52i autoškolského zákona a § 20 Vyhlášky.

¹¹¹ Srov. § 52 i odst. 2 a § 52f odst. 1 písm. e) autoškolského zákona.

¹¹² Srov. § 20 odst. 5 a § 21 odst. 5 Vyhlášky.

V současné době existují v České republice nejméně čtyři střediska bezpečné jízdy, konkrétně v Mostě, Sosnové (okres Česká Lípa), Ostravě a Jihlavě.¹¹³

3.4 Dosažení 12 bodů a vrácení pozbytého řidičského oprávnění

Se záznamem dvanáctého bodu v registru řidičů zákon spojuje nevyvratitelnou právní domněnku, že řidič pozbývá odbornou způsobilost k řízení motorových vozidel (dále jen „**odborná způsobilost**“),¹¹⁴ na základě čehož ztrácí i řidičské oprávnění. Řidič přitom nemůže o vrácení řidičského oprávnění žádat dříve než po uplynutí jednoho roku ode dne jeho pozbytí.¹¹⁵

Zaznamená-li příslušný OÚORP řidiči dvanáctý bod, je povinen o této skutečnosti řidiče neprodleně písemně nebo elektronicky informovat a vyzvat jej k odevzdání řidičského průkazu a mezinárodního řidičského průkazu nejpozději do pěti pracovních dnů ode dne doručení tohoto oznámení.¹¹⁶ Jestliže se správnímu orgánu nedaří oznámení řidiči fyzicky doručit, využije jiné způsoby doručování, jmenovitě fikci doručení (§ 24 SŘ), stanovení opatrovníka (§ 32 SŘ), případně doručení veřejnou vyhláškou (§ 25 SŘ).¹¹⁷ Termín „neprodleně“ bývá vykládán jako tentýž nebo následující pracovní den.¹¹⁸ Pokud byl řidiči již zadržen řidičský průkaz v souladu s § 118 ZSP, oznámení výzvu obsahovat nebude.¹¹⁹

Řidič přímo ze zákona, aniž by bylo potřeba vydávat správní rozhodnutí, pozbývá řidičské oprávnění uplynutím pátého pracovního dne ode dne, kdy obdržel toto

¹¹³ Srov. Centrum bezpečné jízdy - Polygon Most dostupný z <http://www.polygon-most.cz>, Centrum kurzů bezpečné jízdy, Sosnová dostupný z <http://www.kurzybezpecnejizdy.cz>, Centrum bezpečné jízdy LIBROS Ostrava dostupný z <http://www.centrum.libros.cz> a Antonín Musil - 1. Soukromá autoškola v Jihlavě dostupný z <http://www.autoskolamusil.cz> [vše citováno 21. prosince 2011].

¹¹⁴ Pojem odborná způsobilost je podle § 90 odst. 1 ZSP legislativní zkratka pro odbornou způsobilost k řízení motorových vozidel podle autoškolského zákona.

¹¹⁵ Srov. § 123d odst. 1 ZSP a KOVALČÍKOVÁ D., ŠTANDERA J. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích. Komentář*. 1. vydání, Praha : C. H. Beck, 2007, str. 347.

¹¹⁶ Srov. § 123c odst. 3 ZSP.

¹¹⁷ Srov. Metodický pokyn Ministerstva dopravy: *Stanovisko k § 123c zákona č. 361/2000 Sb. a výzva k odstranění zjištěných nedostatků*, ze dne 4. prosince 2007, sp. zn. 805/2007-160-OST/1 [citováno 21. prosince 2011]. Dostupný z <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/6DE2DA36-68EF-47FE-B381-89A931D977CC/0/8052007160OST1Stanoviskok123czakonac3612000Sbavyzva.doc>.

¹¹⁸ Srov. KUČEROVÁ, H. *Dopravní přestupky v praxi*. 2. vydání, Praha : Linde, 2006, str. 122.

¹¹⁹ Tamtéž.

oznámení.¹²⁰ S tím je také spjata povinnost příslušného OÚORP provést blokaci řídičského oprávnění v registru řidičů.¹²¹

Řidič je povinen v uvedené pětidenní lhůtě odevzdat svůj řídičský průkaz příslušnému správnímu úřadu, jenž mu o tom vydá potvrzení.¹²² Neodevzdáním řídičského průkazu by se řidič vystavoval postihu za přestupek podle § 125c odst. 1 písm. k) ZSP.¹²³ Pozbytí řídičského oprávnění a povinnost odevzdat řídičský průkaz lze zvrátit pouze podáním písemných námitek.¹²⁴

V literatuře byly vedeny spory, zda postihovat vybodovaného řidiče, který řídí motorové vozidlo, jako pachatele přestupku¹²⁵ nebo trestného činu¹²⁶. Nejasnosti panovaly ovšem i v judikatuře krajských soudů. Jádrem sváru byla odpověď na otázku, jak posuzovat oznámení a výzvu podle § 123c odst. 3 ZSP. Soudy jednak tvrdily, že se nejedná o rozhodnutí, ale o naprosto odlišný procesní postup spočívající pouze v oznámení o dosažení dvanácti bodů ve výzvě k odevzdání řídičského oprávnění. Pojem rozhodnutí nelze v daném případě vykládat širěji, neboť by se jednalo o nepřipustné rozšiřování podmínek trestní odpovědnosti v rozporu se zásadou subsidiarity trestní represe.¹²⁷ V literatuře se objevuje názor, že pozbytí řídičského oprávnění z důvodu nasbírání dvanácti bodů nelze zaměňovat za odnětí příslušného oprávnění podle § 337 odst. 1 písm. a) TZ. Odnětím se v tomto smyslu rozumí pouze případy podle § 93 a 94, jež upravují podmínění, omezení a odnětí řídičského oprávnění.¹²⁸

Soudy na opačném argumentačním pólu namítaly, že samo uvedené oznámení sice nemá povahu rozhodnutí, avšak představuje výsledek několika předchozích rozhodnutí,

¹²⁰ Srov. KUČEROVÁ, H. *Dopravní přestupky v praxi*. 2. vydání, Praha : Linde, 2006, str. 122.

¹²¹ Op. cit. sub 100.

¹²² Srov. § 123c odst. 6 a § 113 odst. 5 ZSP.

¹²³ Srov. KUČEROVÁ, H. *Dopravní přestupky v praxi*. 2. vydání, Praha : Linde, 2006, str. 122.

¹²⁴ Srov. § 123f odst. 4 ZSP. Více k problematice námitek v části 3.5 (*Obrana řidiče proti záznamu bodů*).

¹²⁵ Srov. KNĚŽÍNEK, J. K maření výkonu úředního rozhodnutí řízením bez řídičského oprávnění podle nového trestního zákoníku. *Trestněprávní revue*. 2009, č. 7, str. 197 a násl.

¹²⁶ Srov. ČERNÝ, P. K trestnosti tzv. vybodovaných řidičů po 1.1.2010. *Trestněprávní revue*. 2010, č. 3, str. 89 a násl.

¹²⁷ Srov. usnesení Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 3. 2. 2010, sp. zn. 14 To 26/2010 a usnesení Krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 1. 2. 2010, sp. zn. 6 To 29/2010.

¹²⁸ KNĚŽÍNEK, J. K maření výkonu úředního rozhodnutí řízením bez řídičského oprávnění podle nového trestního zákoníku. *Trestněprávní revue*. 2009, č. 7, str. 197 a násl.

v jejichž důsledku je pachateli proveden bodový záznam do registru řidičů.¹²⁹ Lze se setkat také s názorem, že oznámení je třeba považovat za rozhodnutí „*sui generis*“, nebo za obdobu odnětí příslušného oprávnění ve smyslu § 337 odst. 1 písm. a) TZ.¹³⁰

Trestní kolegium Nejvyššího soudu se ve svém stanovisku z října 2010 přiklonilo k názorovému proudu, jenž prosazuje, že jednání řidiče, který řídí motorové vozidlo, přestože pozbyl řidičské oprávnění na základě § 123c odst. 3 ZSP, je trestné jako přečin maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání podle § 337 odst. 1 písm. a) TZ. Z hlediska posouzení povahy předmětného oznámení a výzvy je rozhodující skutečnost, že tímto úkonem dochází ke vzniku, změně či zániku oprávnění fyzické osoby, konkrétně uložení povinnosti, aby řidič ve lhůtě pěti pracovních dnů odevzdal řidičský průkaz. Řidič uplynutím shodné lhůty pozbývá řidičské oprávnění, nepodá-li včas námitky. Jedná se tedy o rozhodnutí materiální povahy a lze je považovat za rozhodnutí ve smyslu § 337 odst. 1 písm. a) TZ. NS k tomu dodává, že občasné zkratkovité tvrzení, že vybodovaný řidič je sankcionován přímo ze zákona ztrátou řidičského oprávnění a řidičského průkazu, se nezakládá na pravdě.

Ze stanoviska NS dále vyplývá, že jestliže by oznámení a výzva podle § 123c odst. 3 nebyly posuzovány jako rozhodnutí, docházelo by k neodůvodněnému rozdílu mezi řidičem, jenž proti záznamu dvanácti bodů podal námitky, které by příslušný OÚORP správním rozhodnutím zamítl, a mezi osobou, která by námitky nepodala. V prvním případě by totiž správním rozhodnutím existovalo (a řidič by byl za následné řízení motorového vozidla stíhán za trestný čin), v druhém případě nikoliv (řidič by se tedy dopustil pouze přestupku).¹³¹

Dlužno dodat, že pojetí, k němuž se NS přiklonil, není ideální. Ve svém tvrzení, že řidič není sankcionován přímo ze zákona, zcela opomněl řidiče-cizince, jež pozbývají právo řídit v ČR „ze zákona“ ke dni právní moci rozhodnutí o uložení sankce, a nikoliv na základě doručení oznámení o vybodování. Domnívám se, že smysl pětidenní lhůty u řidičů „našinců“ souvisí především s výzvou, aby řidič odevzdal svůj řidičský průkaz. Nelze

¹²⁹ Srov. usnesení Krajského soudu v Brně ze dne 9. 2. 2010, sp. zn. 4 To 56/2010.

¹³⁰ Srov. usnesení Krajského soudu v Brně ze dne 13. 1. 2010, sp. zn. 5 To 549/2008 a usnesení Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 27. 1. 2010, sp. zn. 12 To 27/2010.

¹³¹ Srov. stanovisko trestního kolegia Nejvyššího soudu ČR ze dne 27. října 2010, sp. zn. Tpjn 302/2010.

pochopitelně opominout ani možnost v určité lhůtě, byť relativně krátké, podat námitky, jež mohou pozbytí řidičského oprávnění včas zvrátit. Mezi dnem pozbytí a dnem, kdy se o tomto následku dozvěděl, by mohla uplynout značná doba, během níž by řidič, aniž by si toho byl vědom, mohl být příslušnými orgány posuzován jako protiprávně si počínající. Lhůta pěti dnů tak má sloužit též k tomu, aby řidič vzal ztrátu řidičského oprávnění na vědomí a nedocházelo k případům, kdy je právní jistota řidiče narušena a důkazní povinnost příslušných orgánů značně ztížena, což se bohužel děje v případě řidičů-cizinců.¹³²

Lze však usuzovat, že tento odlišný postup mohl být zvolen právě s ohledem na skutečnost, že řidič-cizinec řidičský průkaz neodevzdává nebo případně kvůli potenciálně problematictějšímu doručování do zahraničí. V každém případě si nemyslím, že by zákonodárce byl při zavedení odlišného začátku jednoleté lhůty veden úmyslem vytvořit nerovnost mezi řidiči-cizinci a držiteli řidičského průkazu České republiky, k čemuž svým výkladem, možná aniž si to uvědomil, dospěl Nejvyšší soud.

Výše uvedené závěry NS ve skutečnosti vytváří značnou diskrepanci mezi obsahově shodným jednáním, jehož se dopustí „našinci“ a řidiči-cizinci. Zatímco řízení vybodovaného řidiče by bylo posuzováno jako trestný čin, řídí-li motorové vozidlo řidič-cizinec, jenž dosáhl plného počtu bodů, dopustí se pouze přestupku.¹³³ Přechinu podle § 337 odst. 1 písm. a) TZ by se dopustil až tehdy, pokud by řídil během výkonu zákazu činnosti.

Chceme-li dosáhnout toho, aby bodový systém nediskriminoval určitou skupinu řidičů, bylo by namístě sjednotit postih všech řidičů, bez ohledu na to, který stát jim řidičský průkaz vydal. Osobně se přikláním k řešení, aby zákonodárce upravil znění skutkové podstaty přestupku v § 125c odst. 1 písm. e) bod 5 ZSP v tom smyslu, že přestupku se dopustí ten, kdo řídí motorové vozidlo, ačkoliv na základě (oznámení o) dosažení dvanácti bodů pozbyl řidičské oprávnění nebo právo řídit na území ČR, nehledě na to, zda podal námitky, které byly rozhodnutím zamítnuty, nebo je nepodal vůbec.

Jak ale potom postihovat řidiče, když se doba jednoho roku, po kterou řidič nemůže žádat o řidičské oprávnění, bude fakticky „překrývat“ s výkonem zákazu činnosti

¹³² Srov. část 3.1.2 (*Cizinci a český bodový systém*).

¹³³ Srov. § 125c odst. 1 písm. e) bod 5, odst. 4 písm. a), odst. 5 a 8 ZSP.

spočívajícím v zákazu řídit motorového vozidla?¹³⁴ K této otázce je třeba uvést, že aby uvedený návrh sjednocení postihu byl úplný a nevyvolával další výkladové nesrovnalosti, je nutné jej doplnit tak, že z pravidel bodového systému bude odstraněna lhůta jednoho roku, po kterou vybodovaná osoba nemůže požádat o vrácení řidičského oprávnění podle § 123d odst. 1 ZSP, nebo řídit na území ČR podle § 123c odst. 7 ZSP, jde-li o řidiče-cizince.¹³⁵

Positivní praktický dopad uvedeného návrhu zahrnujícího odstranění jednorozhodných lhůt lze ilustrovat na následujících příkladech. Dosáhne-li řidič A dvanácti bodů, pozbude řidičské oprávnění. Bude-li přesto řídit, dopustí se přestupku. Jinak se ale bude posuzovat situace řidiče B, který sice také na základě dvanácti bodů pozbude řidičské oprávnění, ale navíc je ve výkonu sankce či trestu zákazu činnosti za předchozí protiprávní jednání. Pokud řidič B bude během výkonu řídit, dopustí se trestného činu podle § 337 odst. 1 písm. a) TZ. Ovšem řízení motorového vozidla řidičem C, který zákaz činnosti vykoná, ale nezažádá si o vrácení řidičského oprávnění podle § 102 ZSP, bude v rámci navrhovaného řešení opět posuzováno jako přestupek. Výše uvedenou legislativní úpravou by tedy byl zajištěn rovný přístup pro všechny skupiny řidičů.

Vrátíme-li se zpět k současné úpravě, řidič, jenž nasbíráním dvanácti bodů pozbyl řidičské oprávnění, může o jeho vrácení žádat nejdříve po uplynutí jednoho roku ode dne, kdy je pozbyl. Tuto dobu nelze nijak zkrátit. Rozhodně neplatí, že se po roce řidičské oprávnění automaticky obnovuje.¹³⁶

Pro lepší orientaci ve výše uvedených lhůtách si uvedeme praktický příklad. Řidiči je ve čtvrtek 1. prosince 2011 doručeno oznámení o dosažení dvanácti bodů. V pátek 2. prosince 2011 začne běžet lhůta pěti pracovních dnů, ve které má řidič povinnost odevzdat řidičský průkaz příslušnému OÚORP. Jejím uplynutím, tj. ve čtvrtek 8. prosince 2011, potažmo o půlnoci z 8. prosince 2011 na 9. prosince 2011, řidič přímo ze zákona

¹³⁴ Řízení navzdory uloženému zákazu činnosti spočívajícím v zákazu řízení motorových vozidel je posuzováno jako přečin podle § 337 odst. 1 písm. a) TZ).

¹³⁵ Další argumenty podporující odstranění uvedených lhůt jsou uvedeny v části 4.3 (*Je bodový systém přiměřený a spravedlivý?*).

¹³⁶ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 1. vydání, Praha : Leges, 2008, str. 430.

pozbývá řidičské oprávnění. Prvním dnem, kdy osoba bude moct žádat o jeho vrácení, je pondělí 10. prosince 2012 (9. prosince 2012 připadá totiž na neděli).¹³⁷

Odlišná situace nastává v případě, kdy je řidiči za protiprávní jednání, jímž nabyl dvanáctého bodu, uložena sankce či trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel po dobu delší jednoho roku. V takovém případě může řidič o vrácení řidičského oprávnění podle § 123d odst. 1 ZSP požádat nejdříve po vykonání této sankce či trestu.

Řidič podává žádost o vrácení řidičského průkazu písemně u příslušného OÚORP. Žádost lze podat jednak osobně, dále poštou s úředně ověřeným podpisem či elektronickou formou se zaručeným elektronickým podpisem, v takovém případě se doklad totožnosti nepřikládá. Vedle požadovaných údajů uvedených v § 101 ZSP (jméno a příjmení žadatele, jeho adresa trvalého či přechodného pobytu v ČR, datum a místo narození, rodné číslo žadatele, datum pozbytí řidičského oprávnění, řidičské oprávnění příslušné skupiny nebo podskupiny, o jehož vrácení žádá) je řidič povinen prokázat, že se podrobil přezkoušení z odborné způsobilosti podle autoškolského zákona a předložit posudek o zdravotní způsobilosti včetně dopravně psychologického vyšetření.¹³⁸ Náklady spojené s podáním žádosti hradí řidič.¹³⁹

Pro přezkoušení z odborné způsobilosti vybodovaných řidičů platí obdobně pravidla pro přezkoušení z odborné způsobilosti u ostatních řidičů.¹⁴⁰ Žadatel o vrácení řidičského oprávnění musí složit zkoušku z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy, ze znalostí ovládání a údržby vozidla a z praktické jízdy s výcvikovým vozidlem. Výsledek každé zkoušky se hodnotí buď stupněm „prospěl“, nebo „neprospěl“. Neuspěje-li žadatel v některé zkoušce, může ji opakovat nejdříve za pět pracovních dnů ode dne konání neúspěšné zkoušky.¹⁴¹ Vybodovaný řidič musí složit zkoušky ve lhůtě šesti měsíců ode dne konání první zkoušky. V opačném případě se musí

¹³⁷ Srov. § 40 SŘ a KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 1. vydání, Praha : Leges, 2008, str. 430.

¹³⁸ Srov. § 101, 117, § 123d odst. 3 ZSP a zákon č. 227/2000 Sb., o elektronickém podpisu, ve znění pozdějších předpisů.

¹³⁹ Srov. např. § 39a autoškolského zákona, § 85 odst. 1 a § 87a odst. 7 ZSP.

¹⁴⁰ § 45a odst. 2 autoškolského zákona.

¹⁴¹ Srov. § 39 autoškolského zákona.

podrobit výuce a výcviku v plném rozsahu.¹⁴² Náklady zkoušky hradí žadatel, zkouška z odborné způsobilosti stojí 700 Kč, opakování zkoušek je rovněž zpoplatněno.¹⁴³ Doklad o prokázání odborné způsobilosti nesmí být podle § 101 odst. 4 písm. b) ZSP ke dni podání žádosti o vrácení řidičského oprávnění starší třiceti dnů.¹⁴⁴

Posudek o zdravotní způsobilosti vydává: 1) registrující praktický lékař, 2) lékař zařízení závodní preventivní péče nebo 3) kterýkoli praktický lékař u osoby, která nemá lékaře ad) 1 a 2 (dále jen „**posuzující lékař**“). Posuzující lékař posuzuje zdravotní způsobilost a vydává o ni posudek na žádost vybodovaného řidiče. Vychází přitom z prohlášení žadatele, výsledku lékařské prohlídky a dalších potřebných odborných vyšetření. Bližší podrobnosti posuzování zdravotní způsobilosti stanoví vyhláška č. 277/2004 Sb., o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, ve znění pozdějších předpisů.¹⁴⁵

Jedním z odborných vyšetření, jemuž se vybodovaný řidič musí podrobit a které tvoří podklad k posouzení zdravotní způsobilosti, je dopravně psychologické vyšetření.¹⁴⁶ Provádí je psycholog, jemuž Ministerstvo dopravy udělilo akreditaci.¹⁴⁷

O vrácení řidičského oprávnění se vede správní řízení, jež je zahájeno dnem podání žádosti.¹⁴⁸ Je-li žádosti zcela vyhověno, příslušný OÚORP vrátí vybodované osobě řidičský průkaz bezodkladně poté, co rozhodnutí o vrácení řidičského oprávnění nabude právní

¹⁴² § 45 odst. 3 a § 13 a násl. autoškolského zákona.

¹⁴³ Opakování zkoušek je zpoplatněno 100 Kč za zkoušku z předpisů o provozu na pozemních komunikacích, 200 Kč za zkoušku ze znalostí a ovládání a údržby vozidla a 400 Kč za zkoušku z praktické jízdy. Srov. § 39a autoškolského zákona.

¹⁴⁴ Pro srovnání, k žádosti o vrácení řidičského oprávnění po výkonu trestu či sankce zákazu řízení motorových vozidel musí být podle § 102 odst. 3 písm. c) a odst. 5 ZSP přiložen doklad o odborné způsobilosti, jenž nesmí být starší 60 dní ke dni podání žádosti. In KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 1. vydání, Praha : Leges, 2008, str. 431.

¹⁴⁵ Srov. § 84 a 85 ZSP a KOČÍ, R., KUČEROVÁ, H. *Silniční právo*. 1. vydání, Praha : Leges, 2009, str. 254.

¹⁴⁶ Srov. § 87a odst. 6 a § 123d odst. 3 ZSP.

¹⁴⁷ MD udělí akreditaci k provádění dopravně psychologického vyšetření na žádost fyzické osoby, která: a) absolvovala akreditované magisterské studium v oboru psychologie, b) absolvovala postgraduální studium v oboru dopravní psychologie akreditovaného studijního programu nebo programu celoživotního vzdělávání prováděného vysokou školou, c) má alespoň 3 roky praxe v oblasti dopravní psychologie a d) má k dispozici vybavení nezbytné pro řádné provádění dopravně psychologického vyšetření. Srov. § 87a odst. 5 ZSP.

¹⁴⁸ § 44 SŘ.

moci.¹⁴⁹ V souladu s § 151 SŘ lze namísto písemného vyhotovení rozhodnutí vydat pouze řidičský průkaz.¹⁵⁰

Ke dni vrácení řidičského oprávnění příslušný OÚORP zadá v elektronické aplikaci registru řidičů, tzv. Elišce, příkaz „Ukončení blokace“, čímž bude řidiči odečteno všech dvanáct bodů.¹⁵¹ Řidič se tedy opět začlení do silničního provozu s čistým bodovým kontem. § 123e odst. 6 ZSP stanoví příslušnému OÚORP povinnost písemně informovat řidiče o odečtu všech dvanácti bodů nejpozději do pěti pracovních dnů od provedení odečtu. Z hlediska hospodárnosti by bylo smysluplnější, aby správní orgán řidiče takto informoval zároveň s vrácením řidičského průkazu.

3.5 Obrana řidiče proti záznamu bodů

Jestliže řidič nesouhlasí s provedeným záznamem bodů v evidenční kartě, § 123f ZSP mu poskytuje možnost bránit se prostřednictvím písemných námitek proti záznamu bodů podaných k příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností. Tento institut má význam z hlediska zachování právní jistoty řidičů. Body totiž nejsou zaznamenávány ve správním řízení, tudíž se proti jejich nesprávnému zaznamenání nelze bránit opravnými prostředky podle SŘ, ale právě písemnými námitkami.¹⁵²

V řízení o námitkách se posuzuje pouze skutečnost, zda body byly zaznamenány v souladu se zákonem. Lze tedy uplatňovat námitky v tom smyslu, že ačkoliv řidič žádný přestupek nespáchal, přesto mu byly zaznamenány body. Lze rovněž namítat, že ke spáchání bodovaného protiprávního jednání sice došlo, ale řidiči byl zaznamenán nesprávný (vyšší) počet bodů. Opomenout nelze ani situace, kdy řidič napadá nesprávný počet odečtených bodů. V řízení o přezkoumání námitek se však nelze zabývat například tím, zda řidič při spáchání přestupku jednal v krajní nouzi.

¹⁴⁹ Srov. § 114 odst. 1 ZSP.

¹⁵⁰ Srov. BUŠTA P., KNĚŽÍNEK J., SEIDL A. *Zákon o silničním provozu s komentářem a související předpisy*. Praha : Lenka Buštová - VENICE MUSIC PRODUCTION, 2006, str. 150.

¹⁵¹ Metodický pokyn Ministerstva dopravy: *Usměrňení činnosti obecních úřadů obcí s rozšířenou působností pro odečítání bodů v bodovém hodnocení řidičů na základě absolvování školení bezpečné jízdy (§ 123e odst. 4 a 5 zákona č. 361/2000 Sb.)*, ze dne 29. srpna 2008, č. j. 730/2008-160-OST/1 [citováno 21. prosince 2011]. Dostupný z <http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/AD05EFEE-02DC-41B0-9C4E-5227826F8C2D/0/7302008160OST1Usmernenicinnostiodecitanibodu.pdf>.

¹⁵² Srov. bod 80 důvodové zprávy k zákonu č. 411/2005 Sb.

V tomto ohledu je nutné rozlišovat mezi přestupkovým řízením a řízením o námitkách proti provedenému záznamu. Tato řízení mají zcela odlišný předmět. Zatímco v řízení o přestupcích se projednává, zda se řidič spáchaným skutkem dopustil přestupku a další okolnosti související s naplněním skutkové podstaty přestupku (např. zavinění), písemnými námitkami lze brojit pouze proti nesouladu záznamu bodů se zákonem.

Správní orgán tudíž v rámci námitek nepřezkoumává správnost a zákonnost aktů orgánů veřejné moci, na základě nichž byl proveden záznam bodů. Tyto akty je nutné považovat za správné a zákonné až do okamžiku, kdy je příslušný orgán veřejné moci zákonem předvídaným postupem prohlásí za nezákonné a zruší je. Hovoříme tak o zásadě presumpce správnosti aktů orgánů veřejné moci.¹⁵³

Písemné námitky může řidič podat osobně, poštou nebo elektronickou formou. Ve dvou naposledy zmíněných případech musí být podpis ověřen, doklad totožnosti se pochopitelně nepřikládá.¹⁵⁴ Na písemné námitky, stejně jako na všechna podání vůči správnímu orgánu, dopadá § 37 SŘ, jenž stanoví, že podání se posuzuje podle svého skutečného obsahu bez ohledu na označení. Řidič může podat námitky kdykoliv.

Jestliže OÚORP příslušný k evidenci bodů shledá námitky jako oprávněné, provede opravu záznamu nejpozději do deseti pracovních dnů ode dne doručení námitek. O této skutečnosti řidiče neprodleně písemně vyrozumí neformálním sdělením, rozhodnutí o opravě se nevydává.¹⁵⁵ Pokud správní orgán shledá řidičův nesouhlas neodůvodněným, zahájí ve věci záznamu bodů správní řízení, v němž záznam potvrdí ve lhůtě podle § 71 SŘ, zpravidla do 30 dnů.¹⁵⁶ Proti takovému rozhodnutí lze uplatnit opravné prostředky podle správního řádu a případný soudní přezkum.¹⁵⁷ Helena Kučerová dodává, že „na správní řízení se uplatní příslušná ustanovení správního řádu, včetně v praxi často opomíjeného ust. § 36 odst. 3 [SŘ] ..., podle něhož musí být řidiči před vydáním rozhodnutí ve věci dána

¹⁵³ Srov. rozsudek NSS ze dne 6. srpna 2009, č. j. 9 As 96/2008 – 44.

¹⁵⁴ Srov. § 117 ZSP a zákon č. 227/2000 Sb., o elektronickém podpisu, ve znění pozdějších předpisů.

¹⁵⁵ Srov. § 123f odst. 2 ZSP a KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 1. vydání, Praha : Leges, 2008, str. 438.

¹⁵⁶ BUŠTA P., KNĚŽÍNEK J., SEIDL A. *Zákon o silničním provozu s komentářem a související předpisy*. Praha : Lenka Buštová - VENICE MUSIC PRODUCTION, 2006, str. 152.

¹⁵⁷ Srov. bod 80 důvodové zprávy k zákonu č. 411/2005 Sb.

možnost vyjádřit se k podkladům rozhodnutí, pokud se práva vyjádřit se k podkladům rozhodnutí nevzdal“.¹⁵⁸

Zákon v § 123f odst. 4 ZSP stanoví odchylku v případě námitek proti záznamu, jímž řidič dosáhl dvanáctého bodu. Jak jsme si uvedli výše, nasbírá-li řidič do své evidenční karty dvanáct bodů, příslušný OÚORP řidiče neprodleně písemně o této skutečnosti informuje a zároveň ho vyzve, aby do pěti pracovních dnů ode dne doručení tohoto oznámení odevzdal svůj řidičský průkaz. Uplynutím této lhůty řidič pozbývá řidičské oprávnění.¹⁵⁹

Jestliže řidič podá námítky proti záznamu ve výše uvedené lhůtě pěti pracovních dnů od doručení oznámení o dosažení dvanácti bodů, běh lhůty, s jejímž uplynutím ZSP spojuje pozbytí řidičského oprávnění a povinnost odevzdat řidičský průkaz, se přerušuje až do dne, kdy OÚORP správním rozhodnutím námítky zamítne a záznam potvrdí podle § 123f odst. 3 ZSP. V opačném případě, shledá-li námítky oprávněné, provede opravu bodů a výzva k odevzdání řidičského průkazu se stane bezpředmětnou.

Helena Kučerová dovozuje, že „na lhůtu pro podání námitek, mající za následek přerušování lhůty pěti pracovních dnů pro pozbytí řidičského oprávnění, je třeba hledět ... jako na lhůtu procesní“. K jejímu zachování postačuje, jsou-li písemné námítky nejpozději poslední den lhůty předány orgánu, jenž má povinnost je doručit, tj. zpravidla poště. V praxi lze však sledovat různá pojetí uvedené lhůty. Zatímco většina úřadů považuje lhůtu za procesní, v Praze se vyžaduje, aby námítky byly poslední den lhůty doručeny příslušnému správnímu orgánu.¹⁶⁰

ZSP výslovně neřeší situace, kdy řidič podá námítky až poté, kdy pozbude řidičské oprávnění, a správní orgán je shledá důvodnými. Počet bodů se takto sníží pod dvanáct, z čehož vyplývá, že řidič pozbyl řidičské oprávnění, ačkoliv je pozbýt neměl. H. Kučerová uvádí, že je potřeba postupovat podle § 100 ZSP, tj. významově nejbližšího ustanovení. Námítky tak mohou být považovány za žádost o vrácení řidičského oprávnění i bez splnění

¹⁵⁸ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 1. vydání, Praha : Leges, 2008, str. 439.

¹⁵⁹ Srov. část 3.4 (*Dosažení 12 bodů a vrácení pozbytého řidičského oprávnění*).

¹⁶⁰ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 1. vydání, Praha : Leges, 2008, str. 441.

zákonem stanovených podmínek a doložení uvedených dokladů. Vzhledem k důvodu takového řízení, jehož příčina spočívá v pochybení orgánů veřejné správy, lze požadovat neprodlené rozhodnutí a vrácení řidičského oprávnění. V žádném případě se neuplatní ustanovení § 77 a násl. SŘ upravující nicotnost rozhodnutí, protože řidič pozbývá řidičského oprávnění ze zákona, nikoliv na podkladě rozhodnutí.¹⁶¹

¹⁶¹ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 1. vydání, Praha : Leges, 2008, str. 438.

4. Bodový systém *de lege ferenda* a z pohledu soudů

Doposud jsem se bodovým systémem zabývala pouze z pohledu právní úpravy. V této kapitole se zaměřím na samotný charakter tohoto „administrativního opatření“ a judikaturu soudů k této problematice. Především se ale pokusím kriticky zhodnotit, nakolik je bodový systém přiměřený a spravedlivý. Odpověď na tuto otázku, jak si dále ukážeme, může mít na další fungování a udržitelnost bodového systému zcela stěžejní vliv.

4.1 *Administrativní opatření nebo sankce?*

Bodový systém je prezentován jako preventivní administrativní postup, jímž se hodnotí závažnost vybraných přestupků a trestných činů a sleduje se jejich páchaní. Toto opatření může vyústit až ve ztrátu řídičského oprávnění, zároveň se uvádí, že se nejedná o sankci.¹⁶² Toto pojetí několikrát posvětila i judikatura Nejvyššího správního soudu.¹⁶³ Odborná veřejnost se často k této koncepci přiklání,¹⁶⁴ nikoliv však bezvýhradně.¹⁶⁵

Vezmeme-li však v úvahu represivní dopad bodového systému, tj. že řidič pozbude řídičské oprávnění a nesmí o něj žádat dříve než za jeden rok, sotva lze souhlasit s tvrzením, že bodový systém řidiče netrestá, ale pouze jejich jednání hodnotí a sleduje.

Bodový systém se neomezuje pouze na „statistickou“ a preventivní funkci. Obsahuje rovněž funkci represivní, která plně nastoupí až v případě, kdy řidič nasbírá dvanáct bodů. Sankční následky zde však nastávají přímo ze zákona, respektive uplynutím lhůty po doručení informativního oznámení, a nikoliv aktem aplikace práva, kdy příslušné orgány rozhodují v konkrétním případě o právních poměrech jmenovitě určených osob.

Nasbírání dvanácti bodů s sebou přináší následek, který lze rozdělit na dvě složky. Jednak řidič pozbude odbornou způsobilost k řízení motorových vozidel, a tím i řídičské oprávnění, dále o něj řidič nemůže požádat dříve než po uplynutí jednoho roku ode dne jeho pozbytí. Je na místě si tyto dvě složky blíže rozebrat.

¹⁶² Důvodová zpráva k zákonu č. 411/2005 Sb.

¹⁶³ Srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 10. prosince 2009, č. j. 2 As 19/2009-93 a rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 28. února 2006, č. j. 4 As 5/2005-63.

¹⁶⁴ Např. KUČEROVÁ, H. *Dopravní přestupky v praxi*. 2. vydání, Praha : Linde, 2006, str. 119.

¹⁶⁵ MATES, P. Povaha bodového systému v silniční dopravě. *Jurisprudence*, 2010, č. 6, str. 42.

Co se týče ztráty odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, jestliže řidič nedostojí podmínkám, které zákon váže na odbornou způsobilost, ztratí ji. Stát má nepochybně právo nastavit podmínky, kterým musí fyzická osoba vyhovět, aby získala řidičské oprávnění. Pokud požadavky nesplňuje nebo přestala splňovat, pozbude ho.

Domnívám se, že stejně jako když řidič pozbude řidičské oprávnění z důvodu nedostatečné zdravotní způsobilosti,¹⁶⁶ tak ani v případě pozbytí pro odbornou nezpůsobilost nelze hovořit o sankci ve smyslu správního či soudního trestání, ačkoliv podkladem pro ztrátu odborné způsobilosti v mezích bodového systému je opakované předchozí protiprávní jednání, za které byla řidiči uložena sankce v příslušném řízení. Pokud řidič prokáže opakovaným pácháním závažných přestupků či trestných činů, že neovládá pravidla silničního provozu, je legitimní, aby pozbyl řidičské oprávnění, protože není odborně způsobilý řídit. Společnost nemá zájem, aby se řidičem mohl stát naprosto kdokoli, ale pouze ten, kdo splňuje určité podmínky.

V této souvislosti lze zmínit nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě a zrušuje směrnice Rady 96/26/ES (v této části dále jen „**Nařízení**“). Nařízení se vztahuje především na mezinárodní silniční nákladní dopravu a mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy, což zdůvodňuje stanovení přísnějších požadavků.¹⁶⁷ Článek 3 odst. 1 písm. b) Nařízení stanoví, že jednou z podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě je dobrá pověst. Podmínky dobré pověsti, které musí podnik splnit, jsou poměrně široké. V článku 6 odst. 1 písm. a) bod iv) je kupříkladu vyloučeno odsouzení nebo uložení sankce odpovědného zástupce pro dopravu nebo dopravního podniku v důsledku vážného porušení platných vnitrostátních předpisů v oblasti silničního provozu.

Z toho vyplývá, že osoba, která vážně porušila pravidla silničního provozu, nemůže podnikat v silniční dopravě, protože nesplňuje jeden ze stanovených požadavků. Přitom se nejedná ve smyslu trestního práva o sankci, byť předmětná osoba nepochybně újmu pocítí, protože je jí znemožněno vykonávat dané povolání. Stejně tak nehovoříme o sankci za

¹⁶⁶ Srov. § 94 odst. 1 ZSP.

¹⁶⁷ Srov. odstavec 3 a 4 preambule Nařízení.

předchozí protiprávní jednání v případě, pokud pachatel se záznamem v Rejstříku trestů nemůže vykonávat určité povolání, protože zákon jeho výkon podmiňuje trestní bezúhonností.

Důsledek ztráty odborné způsobilosti (a řidičského oprávnění) tedy nepochybně představuje újmu pro řidiče, ale nelze o něm hovořit ve smyslu trestního práva (správního) jako o sankci.

Druhá složka důsledku spojeného s dvanáctým bodem spočívá v tom, že řidič nesmí po dobu jednoho roku od pozbytí řidičského oprávnění žádat o vrácení řidičského oprávnění. Zde vyvstává pozoruhodný paradox. Ačkoliv bodový systém bývá deklarován jako nesankční, mohou být jeho důsledky pro pachatele přestupku či trestného činu přísnější než samotná sankce či trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel.¹⁶⁸ Od výkonu sankce či trestu zákazu činnosti lze totiž za splnění určitých podmínek upustit, zatímco pozbude-li osoba řidičské oprávnění z důvodu dvanácti zaznamenaných bodů, nedá se doba jednoho roku nijak zkrátit.¹⁶⁹ Zákon, nikoliv příslušný orgán, tak řidiči vedle výše zmíněné ztráty řidičského oprávnění, kterou nelze *stricto sensu* označit za sankci, materiálně ukládá přísnější formu zákazu činnosti spočívající v řízení motorových vozidel.

Aby úvaha o povaze bodového systému byla úplná, je potřeba si vyjasnit, co se rozumí pod pojmem sankce, v čem spočívá její účel a takové vymezení konfrontovat s následky bodového systému.

Sankci lze dle teorie práva charakterizovat jako tu „část právní normy, v níž je stanovena újma (postih) za porušení právních povinností, stanovených v dispozici právní normy“.¹⁷⁰ Dispozicí se rozumí vlastní pravidlo chování. Nalezneme v ní jednotlivé žádoucí mody chování, tj. příkaz, zákaz, dovolení z hlediska normotvůrce (zákonodárce) a oprávnění i povinnost z hlediska adresáta právní normy.¹⁷¹ Sankce tedy nastane tehdy, je-

¹⁶⁸ MATES, P. Povaha bodového systému v silniční dopravě. *Jurisprudence*, 2010, č. 6, str. 42.

¹⁶⁹ Srov. § 14 odst. 3 PřesZ a § 90 TZ.

¹⁷⁰ GERLOCH, A. *Teorie práva*. 5. vydání. Plzeň : Aleš Čeněk, 2009, str. 37.

¹⁷¹ GERLOCH, A. *Teorie práva*. 5. vydání. Plzeň : Aleš Čeněk, 2009, str. 37.

li (za podmínek stanovených v hypotéze)¹⁷² porušena dispozice. Sankce je považována za obecný znak odpovědnosti. Představuje „povinnost snést újmu (popřípadě je sankce s újmou přímo ztotožňována), nastane-li skutečnost předpokládaná (předvídaná) určitou sociální normou.“¹⁷³ Sankci lze definovat také jako sekundární právní povinnost, která vzniká porušením primární právní povinnosti.¹⁷⁴

V nauce trestního práva se trestem rozumí „zákonem stanovený právní následek za určité protiprávní jednání. Trest, právní následek činu, na němž lpí vina, spočívá v právní újmě a ta je pachatelem činu pocíťována jako zlo a podle vůle zákonodárce má být jako taková přijímána.“¹⁷⁵

V souladu s článkem 39 LZPS lze sankci uložit jen na základě zákona, který stanoví, které jednání je trestným činem a jaký trest, jakož i jaké jiné újmy na právech nebo majetku, lze za jeho spáchání uložit.

Ačkoliv ve zmíněném článku LZPS hovoří pouze o „trestném činu“, nelze tento pojem vykládat restriktivně, tedy pouze jako trestný čin ve smyslu trestního zákoníku, ale naopak extenzivně, tj. že se vztahuje i na správní delikty. Stanovisko, že základní principy trestního práva je třeba respektovat i v oblasti správního trestání, prosazuje i judikatura Ústavního soudu.¹⁷⁶

Účel trestu lze spatřovat ve 4 složkách – ochraně společnosti, zabránění pachateli v dalším páčání protiprávní činnosti, výchově pachatele k tomu, aby vedl řádný život, a generálně preventivním účinku trestu na ostatní členy společnosti, s nímž je úzce spjata individuální prevence.¹⁷⁷

¹⁷² Hypotézou se rozumí ta část právní normy stanovující podmínky, za nichž nastane dispozice a příp. sankce. Hypotéza obsahuje podmínky, které musí nastat (např. časová, osobní působnost), aby právní norma působila a mohla se uplatnit na jednotlivé případy. Srov. GERLOCH, A. *Teorie práva*. 5. vydání. Plzeň : Aleš Čeněk, 2009, str. 37.

¹⁷³ GERLOCH, A. *Teorie práva*. 5. vydání. Plzeň : Aleš Čeněk, 2009, str. 159.

¹⁷⁴ Tamtéž, str. 160.

¹⁷⁵ Navrátilová J. In JELÍNEK J. a kol. *Trestní právo hmotné*. 1. vydání. Praha : Leges, 2009, str. 346.

¹⁷⁶ Např. nález Ústavního soudu ze dne 13. června 2002, sp. zn. III.ÚS 611/01 a nález ÚS č. 38/2004, sv. 32, zmínka in SLÁDEČEK, V. *Obecné správní právo*. 2. vydání, Praha : ASPI - Wolters Kluwer, 2009, str. 187, Prášková H. in HENDRYCH, D. a kol. *Správní právo. Obecná část*. 7. vydání. Praha : C. H. Beck, 2009, str. 441.

¹⁷⁷ Navrátilová J. In JELÍNEK J. a kol. *Trestní právo hmotné*. 1. vydání. Praha : Leges, 2009, str. 352.

Ochrana společnosti před pachateli zákonem stanovených protiprávních jednání je základním a nejdůležitějším cílem trestu. Jejím obsahem je ochrana oprávněných práv a svobod jednotlivců, nikoliv řešení jiných společenských problémů. Trest chrání společnost tím, že pachateli brání v páchání dalšího protiprávního jednání, vede ho k řádnému životu a výchovně působí i na ostatní členy společnosti.¹⁷⁸

Srovnám-li tuto charakteristiku účelu trestu s represí zakotvenou v bodovém systému, ochrana společnosti je naplněna vyřazením řidiče z aktivního provozu na pozemních komunikacích. Tím se zaručuje ochrana oprávněných práv a svobod nejen ostatních účastníků silničního provozu, ale i dalších osob.¹⁷⁹

Zábranný účinek vybodování je nabíledni, potrestanému jedinci má být pozbytím řidičského oprávnění po určitou dobu znemožněno, aby se jako řidič dopouštěl dalších přestupků či trestných činů v oblasti silničního provozu. Na okraj je vhodné zmínit, že pokud by vybodovaný řidič přesto řídil, dopustil by se trestného činu maření výkonu úředního rozhodnutí podle § 337 TZ.¹⁸⁰ Vybodovaný řidič-cizinec by se dopustil přestupku podle § 125c odst. 1 písm. e) bod 5 ZSP.

Výchova pachatele k vedení řádného života je důležitou složkou trestu, ovšem obecně velice náročnou a problematickou.¹⁸¹ Pokud chce postižená osoba řidičské oprávnění znovu nabýt, musí prokázat přezkoušení odborné a zdravotní způsobilosti včetně dopravně psychologického vyšetření. Zákon jí navíc nařizuje dobu nejméně jednoho roku (zřejmě) na zpytování řidičského svědomí. Jak jsem již naznačila, efektivita „převýchovy“ pachatele může být sporná, vyžadovalo by tedy hlubší analýzu, zda příslušná opatření přinášejí skutečně pozitivní výchovný účinek nebo představují pouze formální překážku opětovného zapojení řidiče do silničního provozu.

¹⁷⁸ Navrátilová J. In JELÍNEK J. a kol. *Trestní právo hmotné*. 1. vydání. Praha : Leges, 2009, str. 353.

¹⁷⁹ Chráněny mohou být i zájmy osob na silničním provozu zcela nezúčastněných, jejichž majetek by mohl být nebezpečnou řidičovou jízdou ohrožen.

¹⁸⁰ Srov. stanovisko trestního kolegia Nejvyššího soudu ČR ze dne 27. října 2010, sp. zn. Tpjn 302/2010. Kritické stanovisko k tomuto závěru Nejvyššího soudu obsaženo v části (3.4) (*Dosažení 12 bodů a vrácení pozbytého řidičského oprávnění*).

¹⁸¹ Navrátilová J. In JELÍNEK J. a kol. *Trestní právo hmotné*. 1. vydání. Praha : Leges, 2009, str. 352.

Cílem generální prevence, tedy výchovného působení trestu na ostatní členy společnosti, je dosáhnout stavu, aby trest odradil ostatní osoby od páčání protiprávních jednání a aby si uvědomily, že dané protiprávní chování je nežádoucí.¹⁸²

S všeobecnou prevencí je úzce spjata prevence individuální. Pokud totiž spravedlivý a včasné uložený trest zabrání konkrétnímu pachateli v opakování protiprávní činnosti, vyvolá to u labilních jedinců dojem neodvratnosti trestu (nebo jeho pravděpodobnosti) a u ostatních představu, že páchat protiprávní jednání je nebezpečné. Navíc takové potrestání jedince zesílí u ostatních členů společnosti pocit právní jistoty a autoritu právních předpisů.¹⁸³ V této souvislosti je nezbytná přiměřená informovanost veřejnosti, zejména prostřednictvím médií.¹⁸⁴

Pokud ostatní řidiči uvidí, že bodový systém skutečně funguje, tj. že problémové a nepoučitelné řidiče neodvratitelně připraví o jejich řidičské oprávnění, lze optimisticky očekávat, že i oni budou dbát pravidel silničního provozu.

Výše uvedeným rozbořím docházím k závěru, že bodový systém ve svém represivním důsledku naplňuje definici i účel sankce, a nezbyvá než dodat, že dopad bodového systému skutečně fakticky představuje trest. Ostatně k podobnému závěru dochází i Evropský soud pro lidská práva ve svém rozsudku *Malige proti Francii*.¹⁸⁵

V následujících řádcích uvádím příklad, jak zákonodárce tuto skutečnost při legislativní činnosti ignoruje a jaké to může mít následky. Přejícné ustanovení zákona č. 133/2011 Sb., poslední novely ZSP, uvádí, že pokud se řidič dopustil relevantního protiprávního jednání před nabytím účinnosti této novely, tj. před 1. srpem 2011, tak se při záznamu bodů postupuje podle ZSP ve znění před touto novelou, a to i v případě, že jsou body zaznamenány v době, kdy je zmíněná novela účinná, tj. od 1. srpna 2011.

Tento požadavek je ale nepřijatelný, vezmeme-li v úvahu, že novela č. 133/2011 Sb. pravidla zaznamenávání bodů ve prospěch řidičů zmírňuje,¹⁸⁶ konkrétně ustavením

¹⁸² Navrátilová J. In JELÍNEK J. a kol. *Trestní právo hmotné*. 1. vydání. Praha : Leges, 2009, str. 353.

¹⁸³ Tamtéž.

¹⁸⁴ Tamtéž.

¹⁸⁵ Tento rozsudek je podrobně rozebrán v části 4.2.2 (*Bodový systém podle Evropského soudu pro lidská práva*).

¹⁸⁶ Přejícné ustanovení zákona č. 133/2011 Sb. výslovně upravuje pouze proces zaznamenávání bodů. Tudíž dovozují, že se týká pouze změny § 123c, nikoliv již položek přílohy ZSP.

absorpčního principu.¹⁸⁷ Takové vyloučení pozdějšího příznivějšího zákona je v přímém rozporu s článkem 40 odstavcem 6 LZPS.¹⁸⁸

Předpokládám, že příčinou tohoto pochybení zákonodárců je jejich zápomě stanovisko ke skutečnosti, že bodový systém svou povahou materiálně představuje trest a že podmínky jeho aplikace tedy podléhají nejen ustanovením Úmluvy,¹⁸⁹ ale také LZPS.

Negativní dopad tohoto ustanovení lze demonstrovat na následujícím příkladu. Řidič A a řidič B, každý nezávisle na druhém, během jednoho měsíce při jednotlivých jízdách překročí v obci rychlost o více než 40 km/h (5 bodů), nedovoleně předjíždí (7 bodů) a veze dvouleté dítě (standardní výšky a hmotnosti) bez autosedačky (4 body). Předpokládejme, že se 15. září 2011 bude konat jedno společné řízení ohledně přestupků spáchaných řidičem A a jedno společné řízení v případě řidiče B. Zdánilivě shodná situace obou řidičů se odlišuje v tom, že řidič A se těchto tří přestupků dopustil před 1. srpnem 2011 (tj. před účinností poslední novely ZSP) a řidič B až po tomto datu. Tím ovšem rozdíly nekončí. Zatímco řidič A obdrží 12 bodů,¹⁹⁰ čímž pozbude řidičské oprávnění na jeden rok,¹⁹¹ řidiči B příslušný úřad zaznamená pouze sedm bodů za přestupek nejpřísněji obodovaný.

Usuzuji, že výše popsaná situace řidiče A by mohla založit úspěch případné ústavní stížnosti pro rozpor přechodného ustanovení zákona č. 133/2011 Sb. s článkem 40 odst. 6 LZPS.¹⁹² Poté by bylo legitimní očekávat změnu přístupu zákonodárce k problematice bodového systému.

4.2 Bodový systém ve světle judikatury

Tato podkapitola ilustruje vývoj náhledu českých soudů na povahu bodového systému. Od počátečního pojetí bodového systému jako „nesankčního“ opatření Nejvyšší správní soud dospěl k závěru, že bodový systém představuje „trestní sankci“ podle článku 6

¹⁸⁷ Blíže k absorpčnímu principu v části 2.1 (*Základní zásady spojené s bodovým systémem*).

¹⁸⁸ Článek 40 odstavec 6 LZPS „Trestnost činu se posuzuje a trest se ukládá podle zákona účinného v době, kdy byl čin spáchan. Pozdějšího zákona se použije, jestliže je to pro pachatele příznivější.“

¹⁸⁹ Srov. rozsudek Evropského soudu pro lidská práva ve věci Malige vs. Francie, který je detailně rozebrán v části 4.2.2 (*Bodový systém podle Evropského soudu pro lidská práva*).

¹⁹⁰ Řidiči se zaznamenávají body pouze do celkového počtu 12 bodů, ačkoliv by součet tří přestupků odpovídal 16 bodům. Srov. § 123c odst. 1 ZSP.

¹⁹¹ Srov. § 123d ZSP.

¹⁹² Srov. § 74 ZÚS.

Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod, v souladu s rozsudkem ESLP ve věci Malige proti Francii, jenž je následně detailněji analyzován. Takové pojetí však může vyvolávat otazníky nad souladem bodového systému se zásadou *ne bis in idem*.

4.2.1 Bodový systém a české soudy

Bodový systém jak ve své teoretické podstatě, tak i v praxi odhalil řadu výkladových třecích ploch a bílých míst. Na snaze o jejich odstranění se podílejí jednak zákonodárci novelizacemi příslušných předpisů, dále správní orgány a správní soudy svou rozhodovací činností.

Nejasnostmi spojenými s bodovým systémem se může ovšem zabývat i trestní nebo civilní soud. Kupříkladu trestní kolegium Nejvyššího soudu řešilo otázku, zda řízení vozidla vybodovanou osobou – tedy již neřidičem – naplňuje skutkovou podstatu trestného činu maření výkonu rozhodnutí a vykázání podle § 337 odst. 1 písm. a) TZ.¹⁹³ V případě civilního soudu si lze představit situaci, kdy soud rozhoduje o náhradě škody v důsledku nezákonného vybodování řidiče, judikaturu civilních soudů však ponechám zcela stranou.

Pokud by pravidla bodového systému byla v rozporu s ústavním pořádkem, nelze rozhodně opomenout roli Ústavního soudu, v jehož pravomoci je rozhodovat o návrhu na zrušení právního předpisu či jeho části a o ústavní stížnosti (s tou může být spojen návrh na zrušení právního předpisu nebo jeho části).¹⁹⁴

O otázkách spojených s bodovým systémem rozhodovaly české soudy několikrát. V této části zaměřím svou pozornost hlavně na výňatky z rozhodnutí, které řeší samotnou povahu bodového systému, nikoliv pouze dílčí otázky (například problematiku námitek proti záznamu bodů), jež jsou uvedeny v relevantních pasážích této práce.

Za první vlašťovku, jež se zabývá charakterem bodového systému, lze označit rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 28. února 2006, č. j. 4 As 5/2005-63. V části odůvodnění, kde je zmíněn bodový systém, soud v podstatě přebírá znění důvodové zprávy k zákonu č. 411/2005 Sb., kterým byl zaveden bodový systém. Opakuje, že řidičům jsou zaznamenávány „trestné“ body, které ovšem nejsou sankcí za přestupek (nebo trestem za

¹⁹³ Srov. stanovisko trestního kolegia Nejvyššího soudu sp. zn. Tpjn 302/2010 ze dne 27. října 2010. Podrobněji v části 3.4 (*Dosažení 12 bodů a vrácení pozbytého řidičského oprávnění*).

¹⁹⁴ Srov. článek 87 odst. 1 písm. a), b), d) Ústavy a § 74 ZÚS.

trestný čin), ale pouze administrativním opatřením, které ohodnocuje nebezpečnost spáchaného přestupku a registruje jeho spáchání.

Stojí za zmínku, že rozsudek - jak je patrné z data - byl vyhlášen během legisvakační lhůty novely přinášející bodový systém (tedy v době, kdy je zákon platný, ale ještě nenabyl účinnosti). Tím není nijak dotčena použitá argumentace, naopak se s ní Nejvyšší správní soud ztotožňuje i ve své další rozhodovací praxi, například v rozsudku ze dne 10. prosince 2009, č. j. 2 As 19/2009-93, kde dodává, že bodový systém nelze posuzovat jako „nepřípustné ukládání dvojího trestu“, ale jako specifické opatření, jež sleduje řídičskou kázeň jednotlivých osob. Cílem bodového systému je pozitivně motivovat řidiče k dodržování předpisů o provozu na pozemních komunikacích a vyřadit z provozu ty řidiče, kteří dlouhodobě a opakovaně tyto předpisy porušují. Profylaktická složka bodového systému má spočívat v hrozbě, že řidič opětovným pácháním protiprávních jednání dosáhne dvanácti bodů, čímž přijde o řídičské oprávnění. Tyto závěry Nejvyšší správní soud opakuje i v rozsudku ze dne 15. července 2010, č. j. 5 As 26/2010 – 45.

Poněkud jiné pojetí se objevuje v rozhodnutí Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 16. ledna 2009, č. j. 30 Ca 174/2008-25. Krajský soud dovodil, že pozbytí řídičského oprávnění v důsledku dosažení dvanácti bodů je „sankcí za opakované páchání přestupků ... a je tedy sankcí *sui generis* za speciální recidivu. Nejedná se tudíž o trest za původní (jednotlivá) protispolečenská jednání, a proto ani nemůže jít o opakovaný postih ve smyslu článku 4 bodu 1. Protokolu č. 7 k Úmluvě.“ V opačném případě by podle Krajského soudu nebylo např. možné zpříšňovat tresty zvlášť nebezpečným recidivistům podle trestního zákoníku, neboť by tím byli fakticky trestáni za jednání, za která byli již jednou odsouzeni.

K podobné argumentaci dochází o několik měsíců později i NSS ve svém rozsudku ze dne 24. srpna 2010, č. j. 5 As 39/2010-76. V odůvodnění rozhodnutí uvádí, že „dosažení 12 bodů má za následek skutečnost, která je ve své podstatě ‘sankcí’ *sui generis* spočívající v zákazu řízení motorových vozidel. Stěžovatel je tak určitým způsobem zasažen, respektive omezen na svých právech. Je nutno proto vycházet z premisy, že jakkoli se v případě samotného oznámení (administrativního opatření) o počtu dosažených bodů nejedná o rozhodnutí ve smyslu ust. § 65 SŘS (nejedná se o rozhodnutí o uložení sankce), v důsledku následků, které jsou s ním dále spojeny, tj. odevzdání řídičského průkazu, zásah

do veřejného subjektivního práva (zejm. právo vlastnit a užívat majetek) zde v podstatě existuje.“ Argumentaci tohoto rozhodnutí Nejvyšší správní soud znovu uvádí v rozsudku ze dne 13. října 2010, č. j. 1 As 16/2010-105.

Pozornost si nepochybně zaslouží také rozhodnutí Ústavního soudu ze dne 5. května 2010, sp. zn. IV. ÚS 498/10, kde konstatuje, že „dvě vedle sebe stojící sankce nedovolující stěžovateli řídit motorové vozidlo mají své opodstatnění, nevykazují znaky nepřiměřenosti a není možno v nich shledávat porušení zásady ne bis in idem, jelikož byly uloženy za dvě různá protiprávní jednání (trestný čin řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění a dosažení bodové hranice za opakovaně páchané přestupky)“.

Nelze si nevšimnout, že Ústavní soud ve svém rozhodnutí použil slova „sankce“ ve spojení s bodovým systémem. Pavel Mates se přiklání k názoru, že toto označení bylo nahodilé, aniž by si ÚS uvědomil, co touto formulací ve svém rozhodnutí činí. Pokud bychom totiž body chápali jako sankci, nebylo by, podle P. Matese, možné řídiči, jemuž byla uložena sankce za přestupek či trestný čin, zaznamenat za stejné jednání ještě body, konkrétně ty poslední, jimiž se řidič vyboduje.¹⁹⁵

Vnímání bodového systému očima Nejvyššího správního soudu graduje v rozsudku NSS ze dne 22. prosince 2010, č. j. 1 As 41/2010-106, ve kterém je zohledněno rozhodnutí ESLP ve věci *Malige v. Francie* z roku 1998.¹⁹⁶ NSS uvedl, že „přestože je bodový systém administrativním hodnocením s preventivními účinky a izolovaně není sám o sobě z povahy věci trestní sankcí, v kontextu jeho následků, které jsou jak odstrašující, tak trestající, se o trestní sankci podle článku 6 Evropské úmluvy a příslušné judikatury jedná.“ Ačkoliv lze tento rozsudek s ohledem na dosavadní rozhodovací praxi NSS označit za zlomový, je zarážející, že zmíněný rozsudek ESLP je přímo zohledněn až téměř pět let po účinnosti bodového systému v ČR.

Budeme-li uvedená rozhodnutí posuzovat v komplexním měřítku, nelze přehlédnout pozoruhodnou změnu pohledu českých soudů na bodový systém. Na rozdíl od prvotního pojetí bodového systému jako „nesankčního“ opatření jej soudy označují také za „sankci

¹⁹⁵ MATES, P. Povaha bodového systému v silniční dopravě. *Jurisprudence*. 2010. č. 6, str. 42 a násl.

¹⁹⁶ Blíže k rozsudku *Malige* proti Francii v části 4.2.2 (*Bodový systém podle Evropského soudu pro lidská práva*).

sui generis“ či „trestní sankci“ ve smyslu Evropské úmluvy. Lze předpokládat, že příčinou takového posunu je velice chatrná argumentační základna pro prvně zmíněný přístup.

Zároveň soudy jedním dechem uvádějí důvody, proč se nejedná o rozpor se zásadou *ne bis in idem*. Podle Pavla Matese je to nepochybně proto, že si soudy uvědomují důsledky, jež by opačný výklad přinesl, bodový systém by pak nemohl mít v českém právním řádu místo.¹⁹⁷

Posuzujeme-li bodový systém jako „trestní sankci“ podle článku 6 Úmluvy, je potřeba vzít v úvahu rovněž článek 4 bod 1. Protokolu č. 7 k Úmluvě, jež upravuje právo nebýt souzen nebo potrestán dvakrát. Naposledy zmíněný článek stanoví, že „nikdo nemůže být stíhán nebo potrestán v trestním řízení ... za trestný čin, za který již byl ... odsouzen konečným rozsudkem podle zákona a trestního řádu ...“. Rozhodně stojí za zamyšlení, zda se lze spokojit s tvrzením, že represivní důsledky bodového systému nepředstavují „trest“ za předchozí protiprávní jednání, nýbrž za jejich recidivu.

V neposlední řadě nelze opomenout zarážející skutečnost, že se soudy důkladněji nezamýšlejí nad možnými negativními následky toho, že oproti sankci ve smyslu trestního práva (správního) vystupuje „faktická sankce“ spjatá s dvanácti body přímo ze zákona, aniž by o jejím „uložení“ kdokoliv rozhodoval (pomineme-li institut námitek, v jehož rámci řidič může namítat pouze nesoulad záznamu se zákonem).¹⁹⁸ Bodový systém nijak nezohledňuje poměry konkrétního řidiče, takže se z preventivního opatření může v určitých případech stát nespravedlivý automatický bič na řidiče. Nehledě na to, že zahalování sankce do roušky administrativního opatření může v budoucnu sloužit jako velice nebezpečný precedens.

4.2.2 Bodový systém podle Evropského soudu pro lidská práva

V následujícím textu se budeme zabývat judikaturou Evropského soudu pro lidská práva v souvislosti s problematikou bodového systému. Zaměříme se především na rozsudek ze dne 23. září 1998 ve věci *Malige proti Francii*,¹⁹⁹ ve kterém ESLP řeší otázku,

¹⁹⁷ MATES, P. Povaha bodového systému v silniční dopravě. *Jurisprudence*. 2010. č. 6, str. 42 a násl.

¹⁹⁸ K pojetí represivních důsledků bodového systému jako faktické sankce srov. část 4.1 (*Administrativní opatření nebo sankce?*).

¹⁹⁹ J-ESLP č. 42/1999 In Přehled rozsudků Evropského soudu pro lidská práva, 1999, č. 2, str. 38 a násl. (vydává ASPI, a.s.), dostupný v systému ASPI pod ASPI ID: JUD25396CZ.

zda francouzský systém odebrání bodů²⁰⁰ je v rozporu s článkem 6 odstavcem 1 Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod a zda představuje trest ve smyslu uvedeného článku.²⁰¹ Tento rozsudek byl vybrán zejména s ohledem na skutečnost, že bodový systém je dosud některými českými soudy hodnocen jako nesankční opatření.²⁰²

Ačkoliv se ve zmíněném rozsudku řeší francouzský bodový systém, lze vzhledem k obdobné koncepci obou bodových systémů následující závěry ESLP použít i v českých poměrech. V zemi galského kohouta řidič začíná s plným kontem dvanácti bodů. Ty mu jsou postupně odečítány, prokáže-li se, že spáchal prohřešky vypočtené v silničním zákoně. Odebrání bodů může vést až ke ztrátě platnosti řidičského průkazu. K odečtu bodů ve Francii dojde buď na základě pravomocného odsouzení, nebo když pachatel zaplatí pokutu. Platba pokuty předpokládá uznání činu pachatelem a jeho mlčenlivý souhlas s odebráním bodů. Jak vyplývá z rozsudku, francouzští řidiči jsou na rozdíl od řidičů v České republice o odebraných bodech průběžně zpravováni.

Pro nastínění skutkového stavu francouzský státní příslušník Jérôme Malige jel v červnu 1993 po rychlostní silnici na svém motocyklu rychlostí 172 km/h, přičemž nejvyšší povolená rychlost byla 110 km/h. Podle francouzského zákona o silničním provozu takovému překročení rychlosti (resp. o více než 40 km/h) odpovídá odečet 4 bodů (z celkového počtu 12 bodů).

Pan Malige odmítl policistům zaplatit pokutu, když ho zastavili kvůli překročení rychlosti. Před policejním soudem (*tribunal de police*) namítal mimo jiné neaplikovatelnost zákona, který zavedl body k řidičskému průkazu, a nezákonnost prováděcích dekretů k zákonu. Co se dekretů týče, policejní soud uvedl, že není příslušný se jimi zabývat, protože trestní soudce je oprávněn posuzovat zákonnost správních norem pouze tehdy, je-li na nich založeno trestní stíhání nebo obsahují-li trestní sankci. Odebrání bodů nemá charakter vedlejší trestní sankce, a tudíž soud není kompetentní, aby zkoumal jeho zákonný

²⁰⁰ V rozsudku se používá termín „sankce odebrání bodů“ (*sanction of deducting points*).

²⁰¹ Relevantní část článku 6 odst. 1 Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod, se kterou je dle názoru odvolatele dotčený zákon v rozporu: „Každý má právo na to, aby jeho záležitost byla spravedlivě, veřejně ... projednána nezávislým a nestranným soudem, zřízeným zákonem, který rozhodne ... o oprávněnosti jakéhokoli trestního obvinění proti němu.“

²⁰² Např. rozsudek NSS ze dne 15. července 2010, č. j. 5 As 26/2010 – 45.

podklad. Policejní soud v listopadu 1993 uznal pana Maligeho vinným a odsoudil ho k pokutě 1 500 francouzských franků a odebrání řidičského průkazu po dobu patnácti dnů.

Pan Malige se následně obrátil na příslušný odvolací soud (*cour d'appel*) s argumentem, že zákon zavádějící francouzský bodový systém je v rozporu s článkem 6 odst. 1 Úmluvy. Zákon podle něj neumožňuje soudní přezkum odebrání bodů, které ve svém důsledku omezuje svobodu pohybu. Odvolatel rovněž znovu namítl nezákonnost prováděcích dekretů. Odvolací soud však v červnu 1994 rozsudek policejního soudu potvrdil. Pan Malige nebyl úspěšný ani později s kasační stížností, již Kasační soud (*Cour de cassation*) v lednu 1995 zamítl.

Mezitím se pan Malige v listopadu 1994 obrátil na Evropskou komisi pro lidská práva se stížností, ve které namítá porušení článku 7 a článku 6 odstavce 1 Úmluvy.

Článek 7 Úmluvy ustavuje zásadu *nullum crimen sine lege*.²⁰³ Podle názoru stěžovatele je represivní režim uplatněný při překročení rychlosti v rozporu s touto základní trestněprávní zásadou. Tuto část stížnosti Evropská komise pro lidská práva (v této části dále jen „**Komise**“) prohlásila za nepřijatelnou.

Naopak druhou část stížnosti, ve které stěžovatel namítal porušení článku 6 odst. 1 Úmluvy, jež spočívá v systematickém a automatickém odebrání bodů bez možnosti obrátit se na soud, Komise přijala, nicméně porušení daného článku neshledala. Stížnost poté postoupila Evropskému soudu pro lidská práva.

ESLP měl tedy posoudit, zda v daném případě bylo respektováno právo pana Maligeho na přístup k soudu podle článku 6 odstavce 1 Úmluvy. Především si musel zodpovědět otázku, zda sankce odebrání bodů představuje trest a souvisí tedy s pojmem „trestní obvinění“ (*criminal charge*) ve smyslu zmiňovaného článku.

ESLP ze své předchozí judikatury připomíná, že pojmy „trest“ (*penalty*) dle článku 7 Úmluvy, rovněž jako „trestní obvinění“ v článku 6 odstavci 1 Úmluvy mají autonomní dosah. Podle francouzského právního řádu a judikatury se opatření odebrání bodů považuje za správní sankci, která nespadá do trestní oblasti. Avšak pro posouzení, zda se v daném

²⁰³ Relevantní část článku 7 Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod: „Nikdo nesmí být odsouzen za jednání nebo opomenutí, které v době, kdy bylo spácháno, nebylo podle vnitrostátního nebo mezinárodního práva trestným činem.“

případě jedná o „trestní obvinění“, ESLP vedle vnitrostátní kvalifikace (jež má pro něj pouze relativní hodnotu) přihlíží ještě k samotnému charakteru porušení práva a k povaze a stupni závažnosti sankce.²⁰⁴

Při posuzování existence „trestu“ je podstatné určit, zda odebrání bodů bylo uloženo po odsouzení za „trestný čin“ (*criminal offence*). I v tomto ohledu mohou být významné skutečnosti jako povaha a cíl opatření odebrání bodů, jeho kvalifikace ve vnitrostátním právním řádu, řízení související s jeho přijetím a výkonem, rovněž i závažnost takového opatření.²⁰⁵

K povaze sankce ESLP podotýká, že k odebrání bodů dochází v rámci a důsledku trestního stíhání (*criminal prosecution*). Trestní soudce posuzuje skutek zakládající trestný čin (tedy to, že pan Malige jel rychlostí 172 km/h), který může vést k odebrání bodů, kvalifikuje ho a vyslovuje hlavní, případně vedlejší trestní sankci (v daném případě 1 500 francouzských franků a odebrání řidičského průkazu po dobu patnácti dnů). Na základě tohoto odsouzení (*conviction*) ministr vnitra odebírá odpovídající počet bodů. Sankce odebrání bodů tak automaticky vyplývá z odsouzení vynesenoého trestním soudcem a ve svém důsledku může vyústit až ve ztrátu platnosti řidičského průkazu.

ESLP konstatuje, což lze označit za stěžejní část rozsudku, že „i když odebrání bodů má preventivní charakter, má rovněž charakter kárný a odstrašovací, a rovná se tak vedlejšímu trestu. Vůle zákonodárce oddělit sankci odebrání bodů od ostatních trestů vyslovených trestním soudcem nemůže povahu tohoto opatření změnit.“ ESLP tímto došel k závěru, že odebrání bodů má povahu trestního obvinění a tudíž se článek 6 odst. 1 Úmluvy na případ pana Maligeho vztahuje.

V projednávané věci nikdo nepopíral, že porušení zákona spočívající v překročení rychlosti, které vedlo k odečtení bodů, bylo trestní povahy. Stěžovatel se ale neztotožnil s pojetím, aby se odebrání bodů posuzovalo jako správní sankce, není totiž ukládáno správním orgánem, ale vyplývá přímo ze znění zákona.

²⁰⁴ Srov. rozsudek Engel a další proti Spojenému království, 1976, Pierre-Bloch proti Francii, 1997, Öztürk proti Německu, 1984, Welch proti Spojenému království, 1995, Schmutzler proti Rakousku, 1995, Puts proti Rakousku, 1996.

²⁰⁵ Srov. Welch proti Spojenému království, 1995.

Druhá strana sporu – francouzská vláda – popírá, že by na odečet bodů dopadal článek 6 odst. 1 Úmluvy. Vnitrostátní soudy totiž nepovažují odebrání bodů za trestní opatření, ale za opatření správní policie. Institut odečítání bodů má čistě preventivní cíl a nelze mu přičítat ztrátu svobody pohybu (jako v případě uvěznění nebo vyhoštění).

Pan Malige dále tvrdí, že pokud je v zákoně stanovena automatická sankce s pevně stanovenou sazbou a přitom odvolání k soudu je znemožněno, je taková konstrukce v rozporu s požadavkem „projednání nezávislým a nestranným soudem“ ukotveném v článku 6 Úmluvy.

K tomu vláda argumentuje, že stěžovatel přístup k soudu ve smyslu Úmluvy měl. Pachatel je totiž správním orgánem předem informován o tom, že mu odebrání bodů hrozí a že existuje automatický systém odečítání bodů. Poté se může obrátit na trestního soudce a popřít před ním skutek, který by odůvodňoval odebrání bodů. Pokud by pachatel před trestním soudcem neuspěl, je mu sděleno, že mu body byly odebrány a je poučen o dvouměsíční lhůtě, během níž se může obrátit na správní soud se stížností na překročení pravomoci ze strany správních orgánů. Správní soud poté zkoumá, zda ze strany správního orgánu nedošlo k nesprávnému skutkovému či právnímu posouzení.

ESLP neponechává stranou ani přiměřenost sankce, tedy odebrání čtyř bodů z dvanácti, a dovozuje, že takové opatření nelze pokládat za nepřiměřené, samo o sobě nevede přímo k pozbytí řidičského oprávnění. Rovněž dodává, že pan Malige může body získat zpět, pokud se nedopustí po dobu tří let nového jednání, na které se vztahuje ztráta bodů nebo zúčastní-li se specifické výuky. Řidič tak má jakousi volnost v jednání.

ESLP na základě svých zjištění uzavírá, že článek 6 odstavec 1 porušen nebyl. Jakmile totiž sankce spadá do trestní oblasti (což odebrání bodů splňuje dle argumentace ESLP výše), musí existovat možnost její kontroly nestranným a nezávislým soudem. Není přitom v rozporu s Úmluvou, pokud je „stíhání a trestání lehčích deliktů na prvním místě svěřeno správním orgánům“.²⁰⁶ Pan Malige měl možnost postupně se obrátit na soudy tří instancí, čehož využil, nelze tedy v této souvislosti hovořit o nedostatečné (ba dokonce žádné) možnosti soudní kontroly sankce.

²⁰⁶ Také Öztürk proti Německu, 1984.

ESLP závěrem dodává, že z hlediska článku 6 odstavce 1 Úmluvy je „dostatečná kontrola součástí trestního rozhodnutí o odsouzení vyneseného proti panu Maligemu, aniž by byla ve věci odebrání bodů nutná existence další odlišné kontroly orgánu s úplnou jurisdikcí“. Ostatně stěžovatel v době vydání rozsudku ESLP byl stále oprávněn podat stížnost správnímu soudu, aby prověřil regulérnost jednání správních orgánů. ESLP tedy shledal francouzský bodový systém v souladu s článkem 6 odstavcem 1 Úmluvy.

Podle vývodů ESLP lze tedy i na bodové hodnocení podle ZSP pohlížet jako na trest podle článku 6 odstavce 1 Úmluvy, tuto argumentaci ostatně používá i Nejvyšší správní soud.²⁰⁷

ESLP nijak nezpochybňoval zaznamenávání bodů přímo ze zákona, tj. nikoli na základě rozhodnutí příslušného orgánu.²⁰⁸ Významné je především to, aby záznam bodů podléhal kontrole soudem (nebo správním orgánem).²⁰⁹ V České republice má řidič možnost stanoveným procesním postupem jednak napadat rozhodnutí, na jehož základě mu byly připsány body, a dále brojit proti nezákonnosti bodového záznamu v řízení o námitkách. Český bodový systém splňuje požadavek přezkoumatelnosti, a je tudíž v souladu s článkem 6 odst. 1 Úmluvy.

Zmíněné rozhodnutí ESLP sice můžeme označit za průkopnické, bohužel se však ESLP nevyjadřuje k přiměřenosti bodového systému jako takového a zcela se vyhnul stanovisku, zda s ohledem na „trestní“ charakter odebrání bodů není porušena zásada *ne bis in idem*.²¹⁰

4.3 Je bodový systém přiměřený a spravedlivý?

Úvodem této části je třeba připomenou, že koncept bodového systému zcela potlačuje zásadu individualizace u odpovědných osob.²¹¹ To znamená, že řidič na základě nasbíraných dvanácti bodů automaticky pozbude řidičské oprávnění a nebude o něj moci požádat dříve než po uplynutí jednoho roku, přičemž je naprosto lhostejné, za jakých

²⁰⁷ Rozsudek NSS ze dne 22. prosince 2010, č. j. 1 As 41/2010-106.

²⁰⁸ MATES, P. Povaha bodového systému v silniční dopravě. *Jurisprudence*, 2010, č. 6, str. 42.

²⁰⁹ Je v souladu s Úmluvou, aby kontrola v případě lehčích deliktů byla svěřena správním orgánům (Öztürk proti Německu, 1984).

²¹⁰ Srov. MATES, P. Povaha bodového systému v silniční dopravě. *Jurisprudence*, 2010, č. 6, str. 42.

²¹¹ Srov. část 2.1 (*Základní zásady spojené s bodovým systémem*).

okolností se dopustil protiprávních jednání, jaké jsou jeho osobní poměry atd. V tomto kontextu mohou vyvstat pochybnosti, zda je bodový systém spravedlivý a nakolik je uplatněna zásada přiměřenosti (proporcionality).

Zásada přiměřenosti je jedním ze základních pravidel fungování státní moci. V Preambuli Ústavy je zakotven úmysl občanů České republiky řídit se všemi osvědčenými principy právního státu. Článek 1 Ústavy Českou republiku výslovně prohlašuje za demokratický právní stát založený na účtě k právům a svobodám člověka a občana. Právě úctu k právům a svobodám lze nepochybně nazvat „jedním z oněch principů právního státu, jak má na mysli Preambule Ústavy, z něhož lze dovodit jedno ze základních pravidel fungování státní moci, kterým je zásada proporcionality (přiměřenosti) a zákaz zneužití práva, jak ostatně dovodil v řadě nálezů Ústavní soud“.²¹²

Zásada přiměřenosti vychází z předpokladu, že „k omezení základních práv či svobod, i když jejich ústavní úprava omezení nepředpokládá, může dojít v případě jejich kolize nebo v případě kolize s jinou ústavně chráněnou hodnotou, jež nemá povahu základního práva a svobody (veřejný statek)“.²¹³ Abychom mohli hovořit o přiměřenosti trestní represe, musí být uložený trest přiměřený spáchanému skutku.²¹⁴ Tato zásada neumožňuje tzv. exemplární trestání, které sleduje pouze generální prevenci (tj. odstrašit potenciální pachatele) bez zřetele k individuální prevenci, která se vztahuje ke konkrétnímu skutku a určitému pachateli.²¹⁵

Ústavní soud vyvodil tři kritéria posuzování, zda je zásah do práv a svobod přiměřený: vhodnost (zda je opatření schopno docílit plánovaného záměru, jímž je ochrana jiného základního práva nebo veřejného statku), potřebnost (z více možných prostředků lze užít jen ten, který je k dotčeným základním právům a svobodám nejšetrnější) a princip přiměřenosti v užším smyslu (újma na základním právu nesmí být neadekvátní ve vztahu k zamýšlenému cíli, tj. omezující opatření nesmí ve svém negativním dopadu přesáhnout pozitiva, která představuje veřejný zájem na těchto opatřeních).²¹⁶

²¹² Srov. nález Ústavního soudu ze dne 13. srpna 2002, sp. zn. Pl. ÚS 3/02.

²¹³ Srov. nález Ústavního soudu ze dne 9. října 1996, sp. zn. Pl.ÚS 15/96.

²¹⁴ Srov. nález Ústavního soudu ze dne 10. prosince 2009, sp. zn. III. ÚS 1481/09.

²¹⁵ Srov. nález Ústavního soudu ze dne 23. dubna 1998, sp. zn. IV.ÚS 463/97.

²¹⁶ Srov. nález Ústavního soudu ze dne 13. srpna 2002, sp. zn. Pl. ÚS 3/02.

Při posuzování přiměřenosti bodového systému považují za jádro zkoumání zjištění, zda je bodový systém přiměřený a spravedlivý jako celek, respektive ve svých represivních důsledcích. Nelze ovšem opomenout ani podružné otázky typu: Je správné, aby body byly vázány výlučně na udělení sankce? Jsou body za jednotlivá porušení adekvátní ve vztahu k ostatním bodovým položkám? Je legitimní „měřit“ (tj. zaznamenávat) všem stejně? Z důvodu logické struktury následujícího textu právě tyto podružnější otázky předchází zamyšlení nad stěžejní částí problematiky.

Nezbytnou podmínkou pro záznam bodů je pravomocné uložení sankce. Takto stanovený předpoklad nemusí být nutně spravedlivý, uvážíme-li existenci trestněprávního institutu upuštění od potrestání (§ 46 a násl. TZ). Nutno podotknout, že v případě přestupků podle § 125c ZSP zákon neumožňuje žádný způsob, jak se sankci vyhnout, je-li obviněný uznán vinným. Přitom trestné činy jsou v bodové škále hodnoceny nejpřísněji. Neúměrnost mezi trestáním přestupků a trestných činů se v praxi může projevit například tím, že pravomocně odsouzenému řidiči, který porušil důležitou povinnost řidiče motorového vozidla stanovené zákonem, a zároveň tím z nedbalosti způsobil jinému účastníku dopravní nehody těžkou újmu na zdraví, nebude zaznamenán žádný bod, protože soud s přihlédnutím k okolnostem upustí od potrestání. Oproti tomu řidič, který v obci jede na rovném neobydleném úseku o 10 km/h více, obdrží dva body.

Na takový „dvojitý metr“ upozorňuje i Helena Kučerová. Každému (s výjimkou diplomatických zástupců) by měly být za porušení bodovaných ustanovení ZSP zaznamenány body. Z článku 1 LZPS vyplývá požadavek rovnosti v důstojnosti a právech. Článek 4 odst. 3 LZPS stanoví, že „zákonná omezení základních práv a svobod musí platit stejně pro všechny případy, které splňují stanovené podmínky“. Mezi taková zákonná omezení nepochybně patří i pozbytí řidičského oprávnění z důvodu zaznamenání dvanáctého bodu.²¹⁷

²¹⁷ Srov. KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 1. vydání, Praha : Leges, 2008, str. 408.

Uplatněním uvedeného disproporčního přístupu může dojít k narušení zásady rovnosti, jednoho ze základních pilířů demokratického státu.²¹⁸ H. Kučerová svou argumentaci dále podpírá o závěry Ústavního soudu: „Základní práva a svobody v oblasti jednoduchého práva působí jako regulativní ideje, pročež na ně obsahově navazují komplexy norem jednoduchého práva. Porušení některé z těchto norem, a to v důsledku svévole (např. nerespektováním kogentní normy) anebo v důsledku interpretace, jež je v extrémním rozporu s principy spravedlnosti (např. přepjatý formalismus), pak zakládá dotčení na základním právu a svobodě.“²¹⁹

Otazníky také budí nebodování řidičů v případě odklonů v trestním řízení. Obecně řečeno odklon představuje odchylku od typického průběhu trestního procesu. V trestním řízení nedojde k vyslovení viny ani uložení klasické trestní sankce, ale trestní řízení se vyřídí jinak, často zastavením trestního stíhání. Odklonem se podle naší právní úpravy rozumí podmíněné zastavení trestního stíhání (§ 307 TŘ), narovnání (§ 309 TŘ), podmíněné odložení podání návrhu na potrestání (§ 179g TŘ) a odstoupení od trestního stíhání v případě mladistvých (§ 70 ZSVM).²²⁰

Předpokladem zmíněných odklonů podle TŘ je doznání pachatele, že čin spáchal. Na druhou stranu nutno uvést, že schválení odklonu soudem, příp. státním zástupcem v přípravném řízení, nemá charakter odsuzujícího rozsudku.²²¹

Zákonodárce má na výběr z několika možností, jak upravit bodový systém, aby nediskriminoval pachatele přestupků oproti těm, kdo se dopustí trestného činu. Jednak by bodový systém mohl vázat záznam bodů na pravomocný odsuzující rozsudek. Body by tak byly zaznamenány i v případě upuštění od potrestání podle § 46 a násl. V úvahu lze vzít rovněž variantu, aby byly body připsány i tehdy, dojde-li k výše zmíněnému odklonu

²¹⁸ Srov. KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 1. vydání, Praha : Leges, 2008, str. 409.

²¹⁹ Tamtéž. Srov. náleží Ústavního soudu ze dne 2. března 2000, sp. zn. III. ÚS 269/99.

²²⁰ Srov. Ščerba In JELÍNEK J. a kol. *Trestní právo procesní*. 1. vydání. Praha : Leges, 2010, str. 679.

²²¹ Srov. § 179g odst. 1 písm. a), § 307 odst. 1 písm. a) a § 309 odst. 1 písm. a) TŘ. Prohlášení o spáchání skutku nelze pojímat jako doznání viny, ale vztahuje se pouze na rozhodnutí upustit od dalšího trestního stíhání. Na pachatele je třeba po odklonění trestního řízení dále pohlížet jako na nevinného, protože jeho vina nebyla prokázána zákonným způsobem, tj. odsuzujícím rozsudkem. Srov. Ščerba In JELÍNEK J. a kol. *Trestní právo procesní*. 1. vydání. Praha : Leges, 2010, str. 695.

trestního řízení podle trestního řádu.²²² Jak je ale uvedeno výše, záznam bodů může být v případě odklonů poměrně problematický, protože schválení odklonu nepředstavuje odsuzující rozsudek.

Osobně se přikláním k řešení, aby zákonodárce uvedenou nerovnost mezi bodováním trestných činů a přestupků upravil tak, že umožní, aby od sankcí za přestupky podle § 125c ZSP mohl příslušný orgán upustit.²²³

Zaměříme-li se nyní na přiměřenost jednotlivých bodovaných položek přílohy ZSP musím předeslat, že cílem této práce rozhodně není porovnávat potenciální nebezpečnost bodovaných prohřešků, ani polemizovat nad současnou bodovou diferenciací, což by vydalo na samostatnou diplomovou práci. Podoba přílohy ZSP je ostatně vcelku proměnlivá, poslední velké změny doznala v srpnu 2011 a připravovaný návrh Ministerstva dopravy plánuje zúžit současné spektrum 2, 3, 4, 5 a 7 bodů na pouhé 3 kategorie ohodnocené 3, 5 a 7 body, tudíž by taková analýza přílohy ZSP nemusela být brzy aktuální.²²⁴

Co se týče proporcionality záznamu striktně daného počtu bodů, tak se za situace, kdy je všem řidičům naplněním určité skutkové podstaty zaznamenán shodný počet bodů – bez ohledu na okolnosti případu a poměry řidiče, které se mohou případ od případu až diametrálně lišit – dá stěží hovořit o přiměřenosti sankce.

Nemusíme uvažovat pouze v mezích jedné skutkové podstaty. Např. chování střizlivého řidiče A, který agresivně a bezohledně ohrožuje ostatní účastníky silničního provozu při přejíždění z jednoho jízdního pruhu do druhého, může být v konkrétním případě nebezpečnější než jízda řidiče B, kterému je naměřeno 0,4 promile alkoholu v krvi, ale jede s ohledem na svůj stav s nejvyšší možnou mírou opatrnosti. Přitom chování řidiče A je ohodnoceno pěti body, zatímco řidič B by obdržel o dva více.

²²² Nikoliv v případě odstoupení od trestního stíhání u mladistvých.

²²³ Blíže k výhradám ohledně nemožnosti upuštění od potrestání přestupků podle § 125c ZSP srov. část 5 (*Vybrané otázky trestání přestupků podle zákona o silničním provozu*).

²²⁴ Srov. návrh novely zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (osoba blízká a pokuty) publikovaný dne 18. března 2011 [citováno 10. prosince 2011].
Dostupný z <http://www.lepsipravo.cz/TopicForm.aspx?TopicId=26>.

Ačkoliv souhlasím s tím, aby byl řidič přísně sankcionován, pokud je během jízdy pod vlivem alkoholu (pochopitelně i zbytkového), nemusí být jednotný postih všech skutků, které naplní danou skutkovou podstatu, vždy nutně spravedlivý.

Pokud v současné době pojedje opilý nebo jinak zdrogovaný řidič ve stavu vylučujícím způsobilost, obdrží pokutu od 25 do 50 tisíc a zákaz činnosti v rozmezí od jednoho roku do dvou let, přičemž od uložení těchto sankcí nelze upustit.²²⁵ K tomu se mu do registru řidičů zapíše sedm bodů.

Jednou z možností, jak dosáhnout toho, aby bodový systém více zohledňoval závažnost jednotlivých situací, by mohlo být snižování počtu zaznamenávaných bodů podle výše uložené sankce.

Řešení by mohlo vypadat takto: Jestliže by „nestřídmý“ řidič byl za výše uvedené jednání potrestán tak, že by výše pokuty nepřesahovala 35 tisíc Kč a kumulativně by zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel netrval déle než čtrnáct měsíců (v úvahu by se brala doba uložená příslušným rozhodnutím, nikoliv doba, po kterou byl zákaz činnosti skutečně vykonán),²²⁶ bude řidiči připsáno šest bodů, zatímco vyšší sankci by odpovídalo bodů sedm. Ani v případě tohoto bodového rozvrstvení by se neužilo správní uvážení, orgán evidující body by postupoval striktně podle přílohy ZSP, která by u každé skutkové podstaty vymezila bodové rozpětí podle výše sankce. Příslušná právní úprava však musí být bezpodmínečně srozumitelná a jednoznačná, aby stanovení bodů bylo přehledné a snadno pochopitelné bez prostoru pro odlišný výklad.

Takový postup by více zohlednil závažnost konkrétního spáchaného činu. Na druhou stranu nelze popřít, že se tím bodový systém komplikuje, což může vnášet zmatky a nevráživost nejen do řad řidičů. Stanovení této odchylky ve prospěch řidičů ovšem neřeší represivní následky spojené s dvanáctým bodem, ale pouze tento důsledek oddaluje. V tomto ohledu je na místě zabývat se samotnou podstatou problematiky, a to zda je bodový systém ve svých represivních následcích přiměřený jako celek.

Specifikem bodového systému je gradace sankčních účinků. Pokud řidič nepřekoneá hranici jedenácti bodů, nepůsobí mu jednotlivé záznamy bodů přímou újmu. Ta nastává až

²²⁵ Srov. § 125c odst. 1 písm. a) a odst. 4, 5 a 8 ZSP.

²²⁶ Srov. § 14 odst. 3 PřesZ.

tehdy, kdy si řidič na své konto „naspoří“ dvanáctý bod. Jak jsem uvedla výše, nepříznivé následky pro řidiče nastávají přímo ze zákona, aniž by o tom kdokoliv rozhodoval. Lze pochopitelně namítnout, že dvanáct bodů na řidiče „nespadne z nebe“, ale vzejde z protiprávních jednání, o nichž je rozhodnuto v příslušném řízení, ve kterém se řidič může bránit. S tím lze do jisté míry souhlasit. Řidič se v řízení, v němž se projednává porušení pravidel silničním provozu, může hájit (vyjadřovat se k projednávanému skutku, navrhopat důkazy atd.), aby mu nebyla uložena sankce, na základě které mu budou zaznamenány body. Řidič ale nemá možnost bránit se přímo proti důsledku spojenému s dvanácti body. Řidičova obrana je omezena na písemné námitky, ve kterých však může namítat pouze nesoulad záznamu bodů se zákonem.²²⁷ Takto „uložená“ sankce je tudíž prakticky neodvratitelná.

ZSP takovým nevyhnutelným postihem vyjadřuje, že v případě opakování dopravních prohřešků „boží mlýny melou pomalu, ale jistě“. Tak by v ideálním případě měli ze silnic zmizet ti řidiči, u kterých jsou předchozí ukládané sankce bez odezvy.

Neodvratitelnost postihu má ale svá úskalí. Pro některé řidiče může mít totiž přímo likvidační následky, a to nejen po stránce finanční. Jako příklad mohu uvést invalidního důchodce z malé vesnice, jehož těžce nemocná manželka musí kvůli léčbě dojíždět několikrát týdně do nemocnice ve vzdáleném městě. Vzhledem k její nemoci a nevýhodnému dopravnímu spojení z vesnice do města ji do nemocnice vozí manžel. Jiný způsob dopravy, například využití taxi služeb, není vzhledem k její finanční situaci možný.

Invalidní důchodce na základě několika spáchaných přestupků nabude 12 bodů. Tím přichází na nejméně jeden rok o řidičské oprávnění a jeho žena o faktickou možnost léčby, na níž je životně závislá. Správní orgán, který body zaznamenal, si je v tomto případě vědom nepřiměřené přísnosti, ale zákon mu neumožňuje tyto následky nijak zmírnit.²²⁸ K tomu ostatně není oprávněn ani správní soud. § 78 odstavec 2 SŘS sice soudu umožňuje snížit či upustit od trestu, ale bodový systém není ze strany soudů ani zákonodárců v tomto smyslu uznán jako trest, tato možnost tudíž nepřichází v úvahu. Zde se přímo nabízí otázka,

²²⁷Srov. část 3.5 (*Obrana řidiče proti záznamu bodů*).

²²⁸ Nepřiměřenost sankce není důvodem pro uznání námitek podle § 123f ZSP.

zda je legitimní, aby sankce automaticky vystupovala přímo ze zákona, aniž by o ní rozhodoval příslušný orgán.

K jejímu zodpovězení je potřeba vzít znovu v úvahu dvě složky sankčních důsledků spjatých s bodovým systémem: řidič jednak pozbude řidičské oprávnění na základě ztráty své odborné způsobilosti a jednak nebude o vrácení řidičského oprávnění moci žádat po dobu jednoho roku ode dne jeho pozbytí.

V případě první složky následku spojeného s dvanáctým bodem, ztráty odborné způsobilosti, jsem dovodila, že *stricto sensu* sankci nepředstavuje.²²⁹ Je zcela legitimní, pokud stát nastaví podmínky, které musí držitel řidičského oprávnění po celou dobu splňovat.

Oproti tomu považuji druhou složku z hlediska přiměřenosti za velice problematickou. Řidiči je totiž ze zákona uložena fakticky přísnější forma zákazu činnosti, od uložení doby totiž nelze žádným způsobem upustit.²³⁰ Jsem přesvědčena, že konstrukce, kdy sankce vystupuje přímo ze zákona, aniž by o ní vydal příslušný orgán rozhodnutí, není správná. Uvalení sankce zákonem ignoruje požadavky vyplývající ze zásady přiměřenosti a individualizace při ukládání sankce.

Vezměme v úvahu, že zákonodárce, pochopitelně zaštitěn důležitým veřejným zájmem, pojme záměr vytvořit podobný „nesankční“ bodový systém, který by automaticky postihoval recidivu vybraných, bodově ohodnocených, trestných činů. Toto administrativní opatření by v podstatě fungovalo na stejné bázi jako bodový systém podle ZSP. Jediný rozdíl by spočíval v situaci, kdy pachatel dovrší plný počet bodů. V takovém případě pro něj bude ze zákona neodvratitelně vyplývat „trest“ odnětí svobody na několik let (název sankčního důsledku by byl pochopitelně jiný, aby nevyvolával dojem, že se jedná o sankci). Takový důsledek by nešel nijak zvrátit ani zmírnit, dopadal by na všechny stejně bez zřetele na konkrétní okolnosti, za kterých byl trestný čin spáchán nebo na aktuální (zdravotní, rodinné, majetkové aj.) poměry pachatele.

Je zřejmě bez debat, že takový postup by neměl mít v právním řádu demokratického a právního státu místo. V případě, že by takové zákonné opatření skutečně existovalo, by se

²²⁹ Srov. část 4.1 (*Administrativní opatření nebo sankce?*).

²³⁰ Tamtéž.

dalo předpokládat, že by jej Ústavní soud na návrh zrušil. Odstranění takového institutu by mohlo být zdůvodněno porušením zásady proporcionality jako základního principu právního státu nebo rozporem s článkem 40 odst. 1 Ústavy, který stanoví, že „jen soud rozhoduje o vině a trestu za trestné činy“.

Nakolik se z tohoto pohledu odlišuje současný bodový systém? Argumentace, proč faktický jednoroční zákaz činnosti ze zákona uložit lze, ale paušální trest odnětí svobody nikoliv, by mohlo připomínat bruslení na tenkém ledě. *De lege ferenda* může bodový systém představovat nebezpečný precedent.

Osobně se přikláním k pojetí, aby bodový systém neobsahoval požadavek jednoroční lhůty, během které řidič nemůže znovu získat řidičské oprávnění. Vedle důvodů pro nepřiměřenost ukládání sankcí přímo ze zákona lze dále uvést, že tato jednoletá lhůta je nadbytečná. Zákaz činnosti lze uložit již v řízení o trestném činu či přestupku (v případě přestupku je správní orgán podle ZSP dokonce povinen uložit zákaz činnosti).²³¹ Je také neodůvodněně přísná, srovnáme-li, že trestní právo v určitých případech obsahuje možnost upuštění od potrestání, kdežto zde zákon žádnou takovou možnost nepřipouští. Nadto nijak nezohledňuje, že dvanácti bodů dosáhl mladistvý. Dalším (byť pouze podpůrným) důvodem, aby bodový systém povinně neznemožňoval osobám řídit po dobu jednoho roku, je nedokonalá podoba současného bodového systému. Na následujících řádcích rozebereme podrobněji jednotlivé argumenty.

Abý řidič dosáhl dvanácti bodů, musí se dopustit více přestupků, jednání majících znaky přestupku či trestných činů. Podíváme-li se do přílohy ZSP, která vymezuje jednotlivé bodové položky a přiřadíme-li k nim sankce, které s nimi zákon spojuje, zjistíme, že v necelé třetině z dvaceti sedmi případů nelze řidiči v předcházejícím řízení vůbec uložit zákaz činnosti.²³² Za vybrané bodované trestné činy lze uložit zákaz činnosti v rozmezí jednoho až deseti let. V případě bodovaných přestupků se rozpětí různí: za nejprísnější se uloží zákaz činnosti od jednoho roku do dvou let, za méně závažné šest měsíců až jeden rok nebo dopustí-li se řidič určitých přestupků v období dvanácti měsíců dvakrát a vícekrát,

²³¹ Srov. § 125c odst. 8 ZSP. K této problematice srov. část 5 (*Vybrané otázky trestání přestupků podle zákona o silničním provozu*).

²³² Srov. Přílohu č. 2 (*Příloha ZSP doplněná o další údaje*).

uloží mu správní orgán zákaz činnosti od jednoho měsíce do šesti měsíců. Nutno opět podotknout, že oproti trestným činům se za přestupky podle ZSP ukládá zákaz činnosti povinně.

Na základě údajů v předchozím odstavci se domnívám, že automatická povinná jednorozční pauza jako důsledek bodového systému zbytečně dubluje již fungující systém trestání přestupků podle ZSP nebo naopak trestá banální přestupky. Posuďte na následujících příkladech.

Pan X je 1. září 2011 pravomocně odsouzen za řízení pod vlivem alkoholu ve stavu vylučujícím způsobilost. Za toto jednání mu je vedle pokuty uložen zákaz činnosti po dobu 15 měsíců (rozmezí je 1 až 2 roky) a v registru řidičů na jeho kontě přibude 7 bodů.²³³ Zákaz činnosti je vykonán 1. února 2013, poté si pan X podá žádost o vrácení řidičského oprávnění za splnění podmínek v § 102 ZSP. Žádosti je vyhověno. Z pana X je opět držitel řidičského oprávnění, ovšem pouze pro skupinu B. Dne 1. srpna 2013 se rozhodne projet na kamarádově motocyklu. Výkon stroje přesahuje 25 kW. Radost z větru v zádech řidiči překazí až policejní hlídka, která zjistí, že pan X nemá oprávnění pro skupinu A. Panu X je 1. listopadu 2013 pravomocně uložena pokuta a zákaz činnosti ve výši 15 měsíců.²³⁴ Přestupek je ohodnocen čtyřmi body, na kontě pana X je tím pádem jedenáct bodů. 1. dubna 2015 uplyne doba zákazu činnosti, žádosti pana X o vrácení řidičského oprávnění je vyhověno dne 1. května 2015. 1. října 2016 si pan X neuhlídá rychlost v obci a místo 50 km/h jede 60 km/h.²³⁵ Řidiči je vedle uložené pokuty zaznamenán dvanáctý bod, který v sobě skrývá nevyhnutelné následky. Přestože už pan X vykonal tři roky zákazu činnosti, je mu na základě drobného přestupku uložen fakticky další jeden rok zákazu činnosti.

Ještě absurdnější situace by nastala v případě, kdyby se pan X dopustil bodovaného trestného činu a byl mu soudem uložen trest zákazu činnosti na nejvyšších možných deset let. Předpokládejme, že spácháním trestného činu by řidič dosáhl jedenáctého bodu. Po výkonu tohoto trestu a opětovném nabytí statusu řidiče by se pan X spácháním drobného přestupku „vybodoval“ a další rok by znovu nemohl řídit.

²³³ Srov. § 125c odst. 1 písm. c), § 125c odst. 5 ZSP.

²³⁴ Srov. § 125c odst. 1 písm. e) bod 1, § 125c odst. 5 ZSP.

²³⁵ Srov. § 125c odst. 1 písm. f) bod 4, § 125c odst. 5 ZSP.

Na příkladech imaginárního pana X demonstruji, že jednoroční lhůta podle § 123d odst. 1 ve skutečnosti postihuje řidiče jen tehdy, spáchá-li méně závažný přestupek nebo trestný čin, za který mu soud neuloží zákaz činnosti. Pokud pan X posledního dvanáctého bodu dosáhne závažnějším protiprávním jednáním, za které mu příslušný orgán uloží zákaz činnosti nejméně v délce dvanácti měsíců, je doba jednoho roku podle § 123d odst. 1 nadbytečná, protože plyne téměř současně s dobou zákazu činnosti. Možnost řidiče žádat o upuštění od uloženého zákazu činnosti má v takovém případě význam jen tehdy, pokud doba zákazu činnosti přesahuje dva roky.

Jako krok vpřed, ale zároveň také jako neúplné řešení, se dá nazvat návrh, aby řidičům byly povinně smazány všechny body, vykonají-li minimálně jeden rok zákazu činnosti (uložený pochopitelně za bodované protiprávní jednání).²³⁶ Takové opatření, oproti úplnému odstranění jednoroční pauzy podle § 123d odst. 1, zamezí uvedeným výtkám jen zčásti. Problém se vyřeší u řidičů, kterým bude uložen zákaz činnosti trvající déle než jeden rok, nikoliv u těch, kteří vykonají například jedenáctiměsíční sankci zákazu činnosti.

Další pochybnosti o přiměřenosti jednoroční neodvratitelné lhůty, se kterou bodový systém spojuje nemožnost žádat o vrácení řidičského oprávnění, vyvstávají tehdy, uvědomíme-li si, že v trestním zákoníku, který vymezuje společensky nejzávadnější jednání a tresty za ně, jsou zakotveny instituty jako upuštění od potrestání.²³⁷ Represi ukotvenou v bodovém systému nelze odvrátit či zmírnit, ani pokud řidič dosáhne dvanácti bodů tak, že spáchá několik méně závažných bodovaných přestupků. Oproti tomu podle § 46 odst. 1 TZ jestliže pachatel spáchá přečin, kterého lituje a projevuje účinnou snahu po nápravě, lze, s přihlédnutím k povaze přečinu a dosavadnímu životu pachatele, upustit od potrestání, lze-li očekávat, že pouhé projednání věci postačí k nápravě pachatele.²³⁸ Mohou tedy reálně nastat situace, kdy řidič, který na základě více „drobných“ bodovaných přestupků nasbírá dvanáct bodů, neujde „trestu“ pozbytí řidičského oprávnění a faktického

²³⁶ Srov. KOLINA J., *Řidiči si oddechnou. Pět let staré body jim zmizí*. 22. říjen 2010 [citováno 10. prosince 2011]. Dostupný z http://www.lidovky.cz/ridici-si-oddechnou-pet-let-stare-body-jim-zmizi-ftc-/ln_domov.asp?c=A100722_153121_ln_domov_glu.

²³⁷ Srov. § 46 a násl. TZ.

²³⁸ Přečinem se rozumí všechny nedbalostní trestné činy a ty úmyslné trestné činy, jejichž horní hranice sazby stanovená trestním zákoníkem nepřevyšuje pět let. Srov. § 14 odst. 2 TZ a Jelínek J. In JELÍNEK J. a kol. *Trestní právo hmotné*. 1. vydání. Praha : Leges, 2009, str. 126.

ročního zákazu řídit, byť by k nápravě konkrétního řidiče mohlo stačit pouhé projednání. Nedostatky takového pojetí jsou tím spíše do očí bijící, uvědomíme-li si, že v případě osoby, která se dopustí přečinů typu znásilnění podle § 185 odst. 1 TZ, týrání osoby žijící ve společném obydlí podle § 199 odst. 1 TZ, legalizace výnosů z trestné činnosti podle § 216 odst. 1, 2 TZ, obecné ohrožení z nedbalosti podle § 273 TZ, zneužití vlajky a příměří podle § 416 odst. 1 atd., může být od potrestání za splnění zákonných podmínek upuštěno.

Zákonná jednoroční lhůta podle § 123d odst. 1 nebere na zřetel ani zvláštní postavení mladistvých. ZSVM i PřesZ poskytují ochranu mladistvým při ukládání sankcí za protiprávní jednání. Konkrétně § 19 odst. 4 PřesZ stanoví, že zákaz činnosti lze mladistvému uložit maximálně na dobu jednoho roku, nebrání-li ovšem výkon zákazu činnosti jeho přípravě na povolání. Oproti tomu bodový systém přípravu na budoucí povolání mladistvého nijak nereflektuje, dobu jednoho roku ukládá bez výjimky.

Další fakt, který vyvolává v souvislosti s přiměřeností paušálního ukládání jednoroční řidičské pauzy otazníky, jsou dílčí nedokonalosti současného bodového systému. Jednak řidiči nejsou informováni o tom, že nějaké body vůbec mají, dále se ke dvanácti bodům mohou „dopracovat“ nejen na základě závažných protiprávních jednání, ale také spácháním banálních přestupků během poměrně dlouhého časového úseku. Pro ilustraci připomenu fiktivní příklad řidiče z povolání, pana Nováka, který se vyboduje tím, že během pěti let intenzivního řízení šestkrát překročí v obci rychlost o sedm kilometrů.²³⁹

Vezmu-li v úvahu tři výše uvedená kritéria přiměřenosti a porovnáám s výše uvedenými argumenty, tak současný bodový systém lze sice označit za vhodný (má předpoklady zvýšit bezpečnost provozu, pochopitelně ve spojení s dalšími opatřeními jako jsou důsledné kontroly silničního provozu a postih řidičů), nikoliv ale za potřebný nebo přiměřený (v užším slova smyslu) kvůli automatickému paušálnímu ukládání jednoroční lhůty, která představuje faktický zákaz činnosti.

Právě nepřiměřené „ukládání“ takového nezvratitelného postihu může mít v konkrétních případech za následek neadekvátní zásah jednak do práva vlastnit, potažmo

²³⁹ Bližší k příkladu profesionálního řidiče v části 2.1 (*Základní zásady spojené s bodovým systémem*).

užívat majetek, jak vyplývá z článku 11 LZPS²⁴⁰ a dále do práva „na svobodnou volbu povolání a přípravu k němu, jakož i práva podnikat a provozovat jinou hospodářskou činnost“, které vychází z článku 26 odst. 1 LZPS. Český bodový systém tak nedostojí základnímu principu právního státu vyplývajícího z Preambule Ústavy, tj. zásadě přiměřenosti, čímž dochází k porušení článku 1 Ústavy. Nepřiměřený postih zakládá rovněž rozpor s požadavkem rovnosti podle článku 1 LZPS.²⁴¹

S ohledem na všechny výše uvedené argumenty navrhuji zrušit ustanovení § 123d odst. 1, které zní: „Řidič, který podle § 123c odst. 3 pozbyl řidičské oprávnění, je oprávněn požádat o vrácení řidičského oprávnění nejdříve po uplynutí 1 roku ode dne pozbytí řidičského oprávnění podle § 123c odst. 3.“

Co se týče vybodovaných cizinců, ti podle § 123c odst. 7 ZSP pozbývají na našem území právo k řízení motorového vozidla po dobu jednoho roku. Navrhuji tuto jednoroční lhůtu odstranit i v případě cizinců. Namísto toho, dosáhne-li cizinec dvanácti bodů, pozbude odbornou způsobilost pro řízení motorového vozidla na území České republiky. Cizinec tak bude muset prokázat opětovné nabytí odborné způsobilosti buď přímo v České republice, nebo v jiném členském státě Evropské unie, případně v zemi svého bydliště.

Pokud bude bodový systém nastaven tímto způsobem, tedy že řidič dvanáctým bodem na svém kontě prokáže, že je odborně nezpůsobilý, aniž by se uplatnila jednoletá lhůta podle § 123d odst. 1 a § 123c odst. 7 ZSP, bude takové řešení *de lege ferenda* i z ústavněprávního hlediska naprosto korektní.

²⁴⁰ Srov. rozsudek NSS ze dne 24. srpna 2010, č. j. 5 As 39/2010-76. Zmínka In 4.2.1 (*Bodový systém a české soudy*).

²⁴¹ K zásadě rovnosti srov. část 5 (*Vybrané otázky trestání přestupků podle zákona o silničním provozu*).

5. Vybrané otázky trestání přestupků podle zákona o silničním provozu

Zákon č. 411/2005 Sb. lze považovat za jeden z novelizujících právních předpisů, který podstatnou měrou modifikuje pravidla silničního provozu. Nejen že od 1. července 2006 zavedl „preventivní hrozbu neukázněným řidičům“ v podobě bodového systému, ale také zpřísnil podmínky trestání přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích podle § 22 PřesZ, respektive § 125c ZSP.²⁴² Zákon u uvedených přestupků více propracovává jednotlivé skutkové podstaty, zvyšuje horní hranice pokut a zákazu činnosti, ale také zakotvuje jejich dolní hranici. Navíc až na jednu drobnou výjimku zcela znemožňuje upustit od potrestání zmiňovaných přestupků. Co se týče blokového řízení, nelze v něm projednat ty přestupky, za které „se ukládá“ zákaz činnosti.²⁴³

V této kapitole zaměřím svou pozornost především na problematiku dolní hranice sankce a nemožnosti upuštění od potrestání v případě přestupků podle § 125c ZSP. Předmětné téma není vybráno náhodně, ale z toho důvodu, že má velmi blízko k bodovému systému. Tato vazba se neomezuje pouze na zákon č. 411/2005 Sb., který uvedl v život bodový systém i zvláštní úpravu trestání přestupků v silničním provozu. Významné pojítko spočívá především ve skutečnosti, že všechny tři instituty (tj. dolní hranice sankce, nemožnost upuštění od potrestání a bodový systém) činí postih řidiče naprosto nevyhnutelným, což může v určitých případech vést k likvidačním následkům.

Co se týče dolní hranice pokut, za nejzávažnější přestupky podle ZSP příslušný orgán uloží minimálně 25 tisíc Kč, za ostatní přestupky je spodní hranice stanovena mezi 1 500 Kč až 10 000 Kč podle závažnosti přestupku.²⁴⁴ ZSP neurčuje spodní hranici sankce za přestupky v jediném případě, a to když se ukládá pokuta v blokovém řízení (zákaz činnosti blokově uložit nelze).²⁴⁵ Nicméně ani v blokovém řízení nelze podle § 125c odst. 8

²⁴² Od 1. srpna 2011 zákon č. 133/2011 Sb. zrušil § 22 PřesZ a prakticky totožné znění přenesl do § 125c ZSP. Srov. část 1.2 (*Bodový systém v České republice a jeho novelizace*).

²⁴³ Zákon trefně používá tvarosloví „se ukládá“ namísto „lze uložit“, protože, jak je vidno, příslušný správní orgán sankci ukládá obligatorně.

²⁴⁴ Srov. § 125c odst. 4 ZSP.

²⁴⁵ Srov. § 125c odst. 6, 7 ZSP.

ZSP od pokuty upustit, výjimku tvoří přestupek podle § 125c odst. 1 písm. k). Mezi odbornou veřejností se lze setkat s názorem, že tento odkaz na výjimku je zcela „nesmyslný a neaplikovatelný, protože toto ustanovení [§ 125c odst. 6 písm. a ZSP] se týká blokového řízení, pro které zákon místo upuštění od uložení sankce zná specifický institut domluvy“.²⁴⁶

Dolní hranice výměry je podle ZSP stanovena i v případě sankce zákazu činnosti, u nezávažnějších přestupků se zákaz činnosti uloží nejméně po dobu jednoho roku, u těch méně závažných jej lze uložit nejméně na jeden měsíc či šest měsíců.²⁴⁷

Je zcela vyloučeno snížit sankci pod minimální zákonem stanovenou hranici. PřesZ ani ZSP takovou možnost nepřipouštějí, „zcela jistě proto, že v době tvorby a schvalování zákona o přestupcích nikdo vůbec nepředpokládal, že sankce budou stanovovány i stanovením minimálních dolních hranic“.²⁴⁸ K takovému zmírnění (nebo dokonce k upuštění od potrestání) není oprávněn ani správní soud podle § 78 odst. 2 SŘS.²⁴⁹

Spáchá-li řidič přestupek podle § 125c ZSP a je uznán vinným, není tedy možné v rozhodnutí o přestupku od uložení sankce upustit, ani kdyby k nápravě pachatele postačovalo samotné projednání přestupku. § 125c odst. 8 ZSP je ve vztahu speciality vůči obecné úpravě upuštění od potrestání přestupků, proto se § 11 odst. 3 PřesZ nepoužije. Za přestupky podle § 125c ZSP nelze uložit ani napomenutí.²⁵⁰

V této souvislosti jsou nasnadě pochybnosti, zda takové trestání, kdy je pachateli za určitý typ přestupku obligatorně a nevyhnutelně uložena pokuta nejméně 25 000 Kč a kumulativně zákaz činnosti v minimální výši jednoho roku, není nepřiměřeně přísné. Aby mi bylo rozuměno, rozhodně nepožaduji, aby sankce byly směšné a páčání přestupků se „vyplatilo“, ani se nestavím do role nekompromisního obhájce pirátů silnic. Rovněž nekritizuji horní výše pokut a sankcí zákazu činnosti nebo samotný institut minimální dolní sankce. Vadí mi však, že zákonodárce řeší bídou bezpečnost v silničním provozu tak, že

²⁴⁶ KNĚŽÍNEK, J. O pojetí sankcí podle § 22 zákona o přestupcích. *Právní zpravodaj*, 2006, č. 11, str. 12. Dále např. KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 1. vydání, Praha : Leges, 2008, str. 410.

²⁴⁷ Srov. § 125c odst. 5 ZSP.

²⁴⁸ KNĚŽÍNEK, J. O pojetí sankcí podle § 22 zákona o přestupcích. *Právní zpravodaj*, 2006, č. 11, str. 12.

²⁴⁹ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 25. června 2008, č. j. 6 As 48/2007-58.

²⁵⁰ Zákon vylučuje uložení napomenutí spolu s pokutou. Srov. § 11 odst. 2 PřesZ.

se uchyluje k nepřiměřeně přísným postupům, jež nemají v oblasti přestupkového a svým způsobem ani trestního práva obdoby.

Důvodová zpráva k zákonu č. 411/2005 Sb. se k nemožnosti upustit od trestání přestupků v silničním provozu přímo nevyjadřuje, ohledně zvýšení horních výměr pokut a zákazu činnosti a zavedení dolní hranice uvádí, že „důsledkem je značné zpřísnění sankcí, které se ovšem vzhledem k situaci v provozu jeví jako nezbytné“.

Stanovením dolní hranice sankce a nezvratitelnosti postihu může zákonodárce sledovat zcela legitimní cíl, tj. více odlišit závažnost určitých typů protiprávních jednání, než by tomu bylo pouze při stanovení horní sazby. Vedlejším dopadem je omezení správního uvážení, což může mít pozitivní vliv na sjednocení výše ukládaných trestů a zabránění svévolnému či korupcí ovlivněnému zneužití správního uvážení (za závažná protiprávní jednání nebudou řidičům ukládány příliš nízké sankce). Na druhou stranu tím více či méně dochází k paušalizaci závažnosti protiprávního jednání, což omezuje správní orgán v možnosti přihlédnout ke konkrétním okolnostem případu, osobě pachatele a jeho poměrům.²⁵¹

Zmiňovanou problematikou trestání přestupků podle § 125c ZSP se před nedávnou dobou zabýval Ústavní soud v nálezu ze dne 25. října 2011, sp. zn. Pl. ÚS 14/09. Navrhovatel, samosoudce Krajského soudu v Ostravě, se v rámci své rozhodovací činnosti domáhal v souladu s článkem 95 odst. 2 Ústavy²⁵² zrušení ustanovení § 22 odst. 4 PřesZ, které za nejzávažnější přestupky v silničním provozu stanoví pokutu, jejíž dolní hranice je 25 000 Kč a zákaz činnosti v délce nejméně jednoho roku.²⁵³

Krajský soud se konkrétně zabýval případem pana R. V., jenž byl jako nezaměstnaný evidován na úřadu práce. Panu R. V. byla uložena sankce zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel v délce 14 měsíců. Po výkonu této sankce řídil, aniž však předtím písemně požádal o vrácení řidičského oprávnění a k tomu prokázal odbornou a zdravotní způsobilost, jak stanoví § 102 ZSP.

²⁵¹ Srov. nálezy Ústavního soudu ze dne 13. srpna 2002, sp. zn. Pl. ÚS 3/02.

²⁵² Článek 95 odst. 2 Ústavy stanoví, že „dojde-li soud k závěru, že zákon, jehož má být při řešení věci použito, je v rozporu s ústavním pořádkem, předloží věc Ústavnímu soudu“.

²⁵³ § 22 odst. 4 PřesZ v současné době odpovídá § 125c odst. 4 písm. a) a první větě odst. 5 ZSP.

Ze silniční kontroly tedy vyšlo najevo, že pan R. V. řídil bez řidičského oprávnění, čímž spáchal přestupek podle § 22 odst. 1 písm. e) bod 1 PřesZ (ve znění platném do 31. července 2011), jehož se „dopustí ten, kdo v provozu na pozemních komunikacích ... řídí vozidlo ... a není držitelem příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění“.²⁵⁴ Za spáchání tohoto přestupku byla panu R. V. dne 14. května 2008 Magistrátem města Ostravy uložena pokuta ve výši 25 tisíc Kč a zákaz činnosti po dobu jednoho roku. Přestupce před soudem nepopíral spáchání přestupku, ale namítal neadekvátnost a nepřiměřenost uložených sankcí, což pro něj představuje závažné existenční důsledky. Navrhovatel uvedl, že „takto zákonem určené sankce odporují principům právního státu, zakotveným v preambuli a v článku 1 Ústavy České republiky.“

Ústavní soud se ve svém rozhodnutí zabýval třemi okruhy námitek. Navrhovatel zaprvé uváděl, že sankce podle PřesZ (resp. ZSP) jsou za určitých okolností přísnější než tresty podle TZ za spáchání skutkově analogických trestných činů.²⁵⁵ ZSP totiž na rozdíl od TZ neobsahuje možnost mimořádného snížení sankce nebo upuštění od potrestání, navíc TŘ umožňuje využití odklonů. Zmíněné skutečnosti zakládají nerovnost mezi pachateli přestupků a trestných činů. Druhá námitka spočívala v tom, že pevně stanovené rozpětí pokuty a zákazu činnosti a povinnost uložit kumulativně obě tyto sankce neumožňují uložit spravedlivý trest. Mezi závažností deliktu a výší sankce může vznikat bezdůvodná disproporce, protože je znemožněno přihlídnout ke konkrétním okolnostem skutku a osobě pachatele. Zatřetí byl namítán likvidační charakter takových sankcí pro pachatele a členy jeho domácnosti.

Ústavní soud ani jednu ze tří zmíněných námitek neshledal oprávněnou či ústavněprávně relevantní, a tudíž návrh na zrušení § 22 odst. 4 PřesZ zamítl. V odůvodnění nálezu se uvádí, že právní úprava soudního a správního trestání je ve výlučné kompetenci zákonodárce. Ústavní soud není povolán, aby posuzoval zákonem stanovené sazby sankcí či možnosti jejich ukládání, pokud zákonodárce nepřekročí ústavněprávní limity, k čemuž

²⁵⁴ Přestupku odpovídá současné znění § 125c odst. 1 písm. e) bod 1 ZSP.

²⁵⁵ V daném nálezu ÚS porovnával postih za uvedený přestupek a za trestný čin řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění podle § 180d trestního zákona č. 140/1961 Sb., ve znění platném do 31. prosince 2009. Aktuální TZ zmíněnou skutkovou podstatu neobsahuje. Dále budu vycházet z právní úpravy ukládání trestů podle TZ, aniž by tím bylo dotčeno jádro argumentace ÚS.

v daném případě nedošlo. V následující části se budu podrobněji zabývat uvedenou argumentací ochránce ústavnosti včetně odlišných stanovisek dvou soudkyň.

Co se týče první námitky, že sankce za přestupky podle ZSP jsou v jistých ohledech přísnější než tresty podle TZ, Ústavní soud namítá, že není korektní posuzovat „přísnost“ sankcí jen podle jejich spodní hranice nebo případného povinného kumulativního ukládání, ale v komplexním měřítku.

Lze přisvědčit Ústavnímu soudu, že celkově jsou posuzované tresty za trestné činy přísnější než sankce za přestupky. Za uvedený přestupek je správní orgán povinen uložit pokutu od 25 000 do 50 000 Kč a zároveň zákaz činnosti od jednoho do dvou let. Zatímco trestní zákoník stanoví peněžitý trest v rozpětí 2 000 Kč až 36 500 000 Kč a zákaz činnosti od jednoho roku do deseti let.²⁵⁶ Navíc vedle kvantitativního nazírání je třeba zohlednit také kvalitativní odlišnost trestních a správních sankcí. Tím se má na mysli, že správní delikty na rozdíl od trestných činů nejsou spojeny s morální zavržením a sociálně etickým odsudkem, evidencí trestných činů v rejstříku trestů může pachatel ztratit bezúhonnost důležitou pro výkon některých činností atd.²⁵⁷

Na druhou stranu nelze přehlédnout, že dolní hranice peněžitého trestu je 2 000 Kč, což je mnohem nižší než 25 000 u vybraných přestupků podle ZSP. Peněžitý trest není ukládán obligatorně a soud jej neuloží, je-li zřejmé, že by byl nedobytný. Navíc trestní právo umožňuje v určitých případech upustit od potrestání nebo využít tzv. odklonů podle TŘ.²⁵⁸ Takové možnosti zákon orgánu rozhodujícímu o přestupcích podle ZSP kupodivu vůbec nedává. Navzdory argumentům ÚS lze shrnout, že přestupce může být za jistých okolností postižen přísněji než pachatel trestného činu.

Ohledně druhé a třetí námitky, tj. že povinné kumulativní ukládání sankcí s pevně stanoveným rozpětím znemožňuje spravedlivou diferenciaci výše sankce s přihlédnutím k okolnostem spáchaného přestupku a osobě pachatele, což může být pro pachatele likvidační, ÚS dospěl ke stanovisku, že rozpětí pokuty od 25 000 Kč do 50 000 Kč a zákazu činnosti od jednoho do dvou let splňuje požadavek diferenciaci sankce. Typová

²⁵⁶ Srov. § 68 odst. 1 a 2 a § 73 odst. 1 TZ.

²⁵⁷ Odstavec 43 nálezu Ústavní soud ze dne 25. října 2011, sp. zn. Pl. ÚS 14/09.

²⁵⁸ § 68 odst. 7 a § 46 a násl. TZ. K pojmu odklon srov. Ščerba F. In JELÍNEK J. a kol. *Trestní právo procesní*. 1. vydání. Praha : Leges, 2010. str. 678 a násl.

závažnost protiprávního jednání může být obecně tak vysoká, že ani v konkrétním případě se nepřipouští stanovit „nulovou“ hodnotu výměru sankce, přičemž ÚS zmiňuje současný znepokojující stav na českých silnicích. Takové stanovení sankcí je potud věcí zákonodárce, je-li typová závažnost deliktního jednání přiměřená výši sankční sazby. V každém případě Ústavní soud v rámci *obiter dicta* zákonodárci *de lege ferenda* navrhuje, aby zavedl instituty zmírnění sankcí pod spodní hranici sankcí a upuštění od potrestání i na poli sankcionování správních deliktů (včetně přestupků). ÚS přitom vyzdvihuje důležitost odpovídající hmotněprávní a procesní úpravy, která by při aplikaci těchto institutů zamezila libovůli a pokusům o korupčnictví.

Ústavní soud se v předmětném nálezu s namítaným likvidačním charakterem uvedené sankce neztotožnil.²⁵⁹ Uložení těchto sankcí totiž „není obecně způsobilé (ve standardních případech) způsobit „likvidační“ následky, tj. ohrozit existenci či důstojnost člověka. Je samozřejmé, že uložení této sankce je pro pachatele nepříjemné a úkorné, avšak takový účinek je přirozenou a dokonce žádoucí vlastností jakékoli sankce - pokud by tomu tak nebylo, vytratil by se generálně preventivní smysl sankcí.“²⁶⁰

V této souvislosti je potřeba připomenout předchozí judikaturu ÚS ve věci majetkových poměrů a výše sankce, na kterou ostatně Ústavní soud v nálezu odkazuje. Konkrétně jde o nález ze dne 13. srpna 2002, sp. zn. Pl. ÚS 3/02 a nález ze dne 9. března 2004, sp. zn. Pl. ÚS 38/02.

V prvně zmíněném nálezu, sp. zn. Pl. ÚS 3/02 Ústavní soud zrušil jako protiústavní dolní zákonnou výši pokuty ve výši 500 000 Kč.²⁶¹ Konkrétně šlo o případ paní H. B., jež v rozporu s kolaudačním rozhodnutím využívala prádelnu v suterénu rodinného domu jako místo pro provozování kadeřnictví. Za to jí byla uložena pokuta 500 tisíc Kč. Tato sankce, byť nejnižší možná, byla pro paní H. B. naprosto likvidační, v konkrétním případě by

²⁵⁹ Shodně: rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 19. června 2009, č. j. 5 As 46/2008 – 50.

²⁶⁰ Odstavec 43 nálezu Ústavní soud ze dne 25. října 2011, sp. zn. Pl. ÚS 14/09.

²⁶¹ Byla zrušena slova „od 500 000 Kč“ v § 106 odst. 3 zákona č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění zákona č. 83/1998 Sb. Příslušné ustanovení původně znělo: „Stavební úřad uloží pokutu od 500 000 Kč do 1 000 000 Kč právnické osobě a fyzické osobě podnikající podle zvláštních předpisů, která...“ Srov. KÚHN, Z. Přiměřenost správních sankcí ve vztahu k majetkovým poměrům delikventa. In M. VANDUCHOVÁ a J. HOŘÁK. *Na křižovatkách práva*. 1. vydání. Praha : C.H.Beck, 2011. str. 342.

musela pracovat 14 let, než by pokutu splatila. Nutno zdůraznit závěr ÚS, že „stanovení pokuty v daném rozpětí znamená, že v zásadě stejnou výší pokuty budou postihovány subjekty, jejichž ekonomické postavení je zcela odlišné, a tedy zcela odlišné budou i dopady uložené pokuty“, což způsobuje „faktickou nerovnost v sociální sféře“²⁶².

Ačkoliv se v daném případě sice „z formálního hlediska zachází se všemi subjekty stejně“ a ne každé stanovení dolní výše pokuty znamená nerovnost v ústavněprávním smyslu, napadené ustanovení podstatným způsobem brání rozlišovat majetkovou situaci individuálních osob a lze je považovat za zásah do základních práv a svobod v ústavněprávní rovině.²⁶³

Dolní hranice sankce 500 000 Kč je neslučitelná s principy právního státu podle článku 1 Ústavy a v rozporu s požadavkem rovnosti lidí v důstojnosti a právech v článku 1 LZPS a právem vlastnit majetek podle čl. 11 LZPS. Zdeněk Kühn považuje za vhodné tyto závěry chápat nejen v kontextu daného případu, ale jako „obecný ústavní příkaz rozlišovat výši pokuty podle majetkových poměrů delikventa, a to s ohledem na ústavní imperativ materiální (a nikoliv pouze formální) rovnosti“.²⁶⁴

Ve svém pozdějším nálezu, sp. zn. Pl. ÚS 38/02, Ústavní soud zamítl návrh skupiny poslanců na zrušení části § 11 odst. 3 zákona o krajích, jež stanoví, aby kraj při ukládání pokuty, jejíž výše může být až 200 000 Kč, přihlížel „jakož i k přiměřenosti výše pokuty vzhledem k majetkovým poměrům osoby, která se protiprávního jednání dopustila“. Poslanci svůj krok zdůvodnili tím, že předmětná část ustanovení zasahuje do rovnosti v právech, zákazu diskriminace, práva na soukromí a ochranu osobnosti.

ÚS odmítl tvrzení, že by zohledněním majetkových poměrů při ukládání sankce docházelo k diskriminaci podle majetku, resp. k porušení principu rovnosti. Rovnost nechápe jako „absolutní, nýbrž jako relativní (a nadto akcesorickou ve vztahu k jiným základním právům a svobodám)“. Doplnuje, že „s pojmem relativní rovnosti úzce souvisí pojem přiměřenosti zásahu do základních práv. Z charakteru pokuty jako majetkové sankce

²⁶² KÜHN, Z. Přiměřenost správních sankcí ve vztahu k majetkovým poměrům delikventa. In M. VANDUCHOVÁ a J. HOŘÁK. *Na křižovatkách práva*. 1. vydání. Praha : C.H.Beck, 2011. str. 342.

²⁶³ Nález ÚS ze dne 13. srpna 2002, sp. zn. Pl. ÚS 3/02.

²⁶⁴ KÜHN, Z. Přiměřenost správních sankcí ve vztahu k majetkovým poměrům delikventa. In M. VANDUCHOVÁ a J. HOŘÁK. *Na křižovatkách práva*. 1. vydání. Praha : C.H.Beck, 2011. str. 343.

nutně vyplývá, že má-li být individualizovaná a přiměřená, musí reflektovat i majetkové poměry potrestaného. Stejná výše pokuty uložená majetnému se bude jevit jako směšná a neúčinná, zatímco v případě postihu nemajetného může působit drakonicky a likvidačně.“ Kritérium majetkových poměrů je dokonce potřeba posuzovat jako „nezbytné a komplementární ... vzhledem k riziku ‘likvidačního’ účinku nepřiměřeně vysoké pokuty“.

Porovná-li nyní předchozí judikaturu, tak se argumentace nálezu, sp. zn. Pl.ÚS 14/09, jež považuje ukládání sankcí podle § 125c ZSP za přiměřené, jeví velmi nepřesvědčivě.

Co se týče likvidačního účinku sankce, Ústavní soud v naposledy zmiňovaném nálezu uvedl, že pokuta 25 tisíc Kč a zákaz činnosti ve výši jednoho roku nemůže být „ve standardních případech“ likvidační. Při zvažování ústavnosti by však měl reflektovat také situace „nestandardní“, k nimž může reálně dojít, vezmeme-li v úvahu rovněž makroekonomické a demografické ukazatele jako výše nezaměstnanosti či nárůst počtu obyvatel v neproduktivním věku odkázaný na výplatu důchodu.²⁶⁵

Při ukládání sankcí nelze pochopitelně přihlížet pouze k poměrům pachatele, je třeba vycházet též ze závažnosti spáchaného skutku a dalších skutečností. Je si ale třeba uvědomit, že účinky pokuty ve výši 25 000 Kč vůči pachateli, jehož příjmy odpovídají výši minimální mzdy 8 000 Kč, jsou tak zhruba srovnatelné s vlivem pokuty ve výši 75 000 Kč na osobu s průměrnou mzdou 24 000 Kč, jež se dopustí shodného přestupku.

Současně ukládaný jeden rok zákazu řízení motorových vozidel může pachatele v individuálních případech (zejména osoby žijící v obci bez dopravní obslužnosti) vyřadit z uplatnění na trhu práce, až postavit na okraj sociální vyloučenosti, s důsledky ne vzdálenými trestu odnětí svobody. V každém případě se jedná o podstatné omezení svobody pohybu, v jehož rámci by měl být umožněn soudní přezkum z hlediska přiměřenosti takového omezení ve vztahu k právu na svobodný pohyb.²⁶⁶ Jistěže ne vždy

²⁶⁵ Srov. odlišné stanovisko soudkyně Ivany Janů k nálezu Ústavního soudu ze dne ze dne 25. října 2011, sp. zn. Pl. ÚS 14/09 a MÁRTON, M. Několik úvah o sankcionování přestupků v dopravě. In *COFOLA 2010: the Conference Proceedings*. 1. vydání, Brno : Masarykova univerzita, 2010, str. 1154 a n. [citováno 21. prosince 2011]. Dostupný z <http://www.law.muni.cz/sborniky/cofola2010/files/sbornik/sbornik.pdf>.

²⁶⁶ Srov. odlišné stanovisko soudkyně Elišky Wagnerové k nálezu Ústavního soudu ze dne ze dne 25. října 2011, sp. zn. Pl. ÚS 14/09.

bude uložena sankce nepřiměřená, nepochybně existují případy, kdy je i nejvyšší možná sankce za přeštek podle § 125c ZSP nedostatečná.

Platná právní úprava však neumožňuje zajistit proporcionalitu a individualizaci sankce v každém, tedy i „nestandardním“, případě. Ostatně, jak už bylo řečeno, ani při soudním přezkumu nelze od sankce upustit či ji zmírnit pod zákonem stanovenou minimální hranici.²⁶⁷

Zastánci současné právní úpravy trestání přestupků proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu mohou protestovat, že ačkoliv není dokonalá, efektivně zabraňuje tomu, aby se bohatí řidiči namísto uložení sankce „vyplatili“. Co se týče boje státu s korupcí, nepovažují za správné řešení, aby stát potíral podplácení v řadách úředníků tím, že plošně zpřísní postih pro všechny řidiče. Hlavní cíl uloženého trestu má spočívat v ochraně společnosti, nikoliv v řešení jiných společenských problémů, v tomto případě neschopnosti řádné kontroly výkonu státní moci.²⁶⁸ Stát by místo toho, aby kompenzoval svou neschopnost neproporcionálním omezováním základních práv jednotlivců,²⁶⁹ měl spíše přijmout účinná protikorupční opatření, jakou jsou důsledné kontroly, citelné postihy a pozitivně motivovat úřední osoby k neúplatnému jednání. Přitom by se ovšem neměl zaměřovat jen na tzv. malé ryby, ale měl by potírat jakékoliv formy úplatkářství i v těch nejvyšších patrech veřejné správy.

Jako řešení navrhuji, aby byl zrušen § 125c odst. 8 ZSP, jenž zakazuje upustit od potrestání přestupků proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Toto ustanovení je v rozporu se zásadou přiměřenosti, jakožto principem právního státu podle článku 1 Ústavy, neslučuje se ani s požadavkem rovnosti v důstojnosti a právech vyplývajícím z článku 1 LZPS. Předmětné ustanovení rovněž nepřiměřeně zasahuje do ústavně chráněného práva vlastnit majetek podle článku 11 LZPS, práva na svobodu pohybu podle článku 14 LZPS a práva na svobodnou volbu povolání a právo podnikat podle článku 26 LZPS. Kromě toho

²⁶⁷ Srov. § 78 odst. 2 SŘS.

²⁶⁸ Srov. Navrátilová J. In JELÍNEK J. a kol. *Trestní právo hmotné*, 1. vydání, Praha : Leges, 2009, str. 353 a náleží Ústavního soudu ze dne 23. dubna 1998, sp. zn. IV. ÚS 463/97.

²⁶⁹ Srov. odlišné stanovisko soudkyně Elišky Wagnerové k náleží Ústavního soudu ze dne ze dne 25. října 2011, sp. zn. Pl. ÚS 14/09.

by z legislativního hlediska bylo nanejvýš vhodné, aby existovala možnost, jak v odůvodněných případech zmírnit sankci za přešupek pod její minimální hranici.

Závěr

Na základě zkoumání povahy a důsledků bodového systému jsem navzdory tvrzení, že bodový systém představuje nesankční administrativní opatření, dospěla k závěru, že bodový systém ve své současné podobě představuje sankci, na níž se vztahují požadavky vyplývající ze zásad správního práva trestního.

Následky spojené s dvanácti body lze rozdělit na dvě složky. V rámci první složky řidič pozbývá odbornou způsobilost a tím i řidičské oprávnění, nelze však hovořit v přísném slova smyslu o sankci. Zadruhé řidič nemůže o řidičské oprávnění žádat dříve než po uplynutí jednoho roku ode dne jeho pozbytí. Tuto druhou složku považuji za jinými slovy vyjádřenou, fakticky přísnější formu sankce zákazu činnosti, jež spočívá v zákazu řízení motorových vozidel.

Bodový systém trestá automaticky a neodvratitelně všechny stejně bez ohledu na to, zda se jedná o piráta silnic nebo řidiče, který se v průběhu několika let dopustil drobných přestupků. Stejně tak nezohledňuje situace, kdy potrestání může mít na vybodovaného pachatele vzhledem k jeho poměrům doslova likvidační dopad. Řidič nemá žádnou možnost, jak se bránit právě proti nepřiměřeně přísným následkům, které plynou z dosažení plného bodového konta.

Ve své práci tudíž docházím k závěru, že ustanovení § 123d odst. 1 zákona o silničním provozu, jež stanoví, že řidič nemůže žádat o vrácení řidičského oprávnění dříve než po uplynutí jednoho roku od jeho pozbytí, je protiústavní pro rozpor se zásadou přiměřenosti, která vyplývá z článku 1 Ústavy, a principem rovnosti podle článku 1 LZPS. Podle mého názoru může být současný bodový systém udržitelný jen tehdy, budou-li jeho důsledky spočívat „pouze“ ve skutečnosti, že řidič pozbude řidičské oprávnění.

V tomto smyslu shledávám za neslučitelnou s ústavním pořádkem také právní úpravu trestání přestupků proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, jež neumožňuje ani upustit od uložení pokuty či zákazu činnosti, ani snížit jejich výši pod minimální hranici stanovenou zákonem. Konkrétně jde o postihování nejzávažnějších přestupků podle ZSP, kdy zákon nařizuje rozhodujícímu orgánu uložit pokutu, jejíž minimální výše je 25 000 Kč, a zákaz činnosti na nejméně jeden rok.

Pokud zákon umožní upustit od potrestání či snížit uloženou sankci pod její zákonem stanovenou hranici, odpadnou také výhrady proti stávajícímu pojetí, jež váže započítávání bodů výlučně na uložení sankce. Pachatelé trestných činů tak nebudou zvýhodňováni před přestupci.

Při bádání nad bodovým systémem jsem objevila také několik dílčích nedostatků současné právní úpravy, jež je potřeba odstranit. Předně navrhuji, aby řidiči byli průběžně informováni o zaznamenávaných bodech, nikoliv až při dosažení dvanácti bodů.

Co se týče postihu vybodovaných řidičů, kteří navzdory tomu řídí, avšak nejsou ve výkonu zákazu činnosti, doporučuji legislativní úpravu, aby i držitelé řidičského průkazu vydaného Českou republikou byli za toto protiprávní jednání postihováni jako za přestupek, nikoliv za trestný čin. Tím se odstraní diskriminace „našinců“, kteří jsou trestáni přísněji než řidiči-cizinci.

V neposlední řadě navrhuji, aby se osobní působnost bodového systému rozšířila též na řidiče tramvaje.

Pokud by zákonná úprava zohledňovala navrhované změny, bodový systém by mohl být považován za skutečně spravedlivé a přiměřené opatření.

Seznam definic a zkratek

autoškolský zákon – zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

ČR – Česká republika

ESLP – Evropský soud pro lidská práva

LZPS, Listina – Usnesení předsednictva České národní rady č. 2/1993 Sb., o vyhlášení Listiny základních práv a svobod jako součást ústavního pořádku České republiky, ve znění ústavního zákona č. 162/1998 Sb.

MD, Ministerstvo dopravy – Ministerstvo dopravy České republiky

NSS – Nejvyšší správní soud

OÚORP – obecní úřad obce s rozšířenou působností

PřesZ – zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů

řidič-cizinec – držitel řidičského průkazu Evropských společenství, řidičského průkazu vydaného cizím státem nebo mezinárodního řidičského průkazu vydaného cizím státem

SŘ – zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů

SŘS – zákon č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů

TŘ – zákon č. 141/1961 Sb. trestní řád, ve znění pozdějších předpisů

TZ – zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů

Úmluva – Úmluva o ochraně lidských práv a základních svobod (sdělení č. 209/1992 Sb.)

ÚS – Ústavní soud České republiky

Ústava – ústavní zákon č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky, ve znění pozdějších předpisů

Vídeňská úmluva o diplomatických stycích – vyhláška č. 157/1964 Sb., o Vídeňské úmluvě o diplomatických stycích

ZISVS – zákon č. 365/2000 Sb., o informačních systémech veřejné správy a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů

ZPPVPK – zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon

o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů

ZSP, zákon o silničním provozu, zákon o provozu na pozemních komunikacích – zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

ZSPPBS – zákon č. 361/2003 Sb., o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů, ve znění pozdějších předpisů

ZSVM – zákon č. 218/2003 Sb., o soudnictví ve věcech mládeže, ve znění pozdějších předpisů

ZVP – zákon č. 221/1999 Sb., o vojácích z povolání, ve znění pozdějších předpisů

ZÚS – zákon č. 182/1993 Sb., o Ústavním soudu, ve znění pozdějších předpisů

Použité prameny

Právní předpisy

České

Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 133/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony

Zákon č. 480/2008 Sb., kterým se mění zákon č. 274/2008 Sb., kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o Policii České republiky, zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 141/1961 Sb., o trestním řízení soudním (trestní řád), ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 274/2008 Sb., kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů

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

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

Zákon č. 215/2007 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 264/2006 Sb., kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákoníku práce, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 226/2006 Sb., kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 411/2005 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů

Vyhláška č. 277/2004 Sb., o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 218/2003 Sb., o soudnictví ve věcech mládeže, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 361/2003 Sb., o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů

Zákon č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 365/2000 Sb., o informačních systémech veřejné správy a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

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

Zákon č. 227/2000 Sb., o elektronickém podpisu, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 129/2000 Sb., o krajích, ve znění pozdějších předpisů

Zákona č. 326/1999 Sb., o pobytu cizinců na území České republiky a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 221/1999 Sb., o vojácích z povolání, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 107/1999 Sb., o jednacím řádu Senátu, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 90/1995 Sb., o jednacím řádu Poslanecké sněmovny, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 182/1993 Sb., o Ústavním soudu

Usnesení předsednictva České národní rady č. 2/1993 Sb., o vyhlášení Listiny základních práv a svobod jako součást ústavního pořádku České republiky, ve znění ústavního zákona č. 162/1998 Sb.

Ústavní zákon č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky, ve znění pozdějších předpisů

Sdělení federálního ministerstva zahraničních věcí č. 209/1992 Sb, že dne 21. února 1991 byla v Madridu podepsána jménem České a Slovenské Federativní Republiky Úmluva o ochraně lidských práv a základních svobod ve znění protokolů č. 3, 5 a 8, sjednaná v Římě dne 4. listopadu 1950, a tyto další smluvní dokumenty na tuto Úmluvu navazující

Zákon č. 141/1961 Sb. trestní řád, ve znění pozdějších předpisů

Vyhláška č. 157/1964 Sb., o Vídeňské úmluvě o diplomatických stycích

Vyhláška č. 87/1964 Sb., o řidičských průkazech [účinná od 1. července 1964, zrušena 31. ledna 2001]

Vyhláška č. 145/1956 Ú.l., o provozu na silnicích [účinná od 1. září 1956, zrušena 17. července 2001]

Vyhláška č. 197/1953 Ú.I., o podmínkách pro provoz vozidel na silnicích [účinná od 1. července 1953, zrušena 1. října 1958]

Vyhláška č. 328/1951 Ú.I.I, o způsobilosti vozidel k provozu na veřejných silnicích, o způsobilosti k jejich řízení a o péči o rozvoj motorismu [účinná od 1. listopadu 1951, zrušena 1. července 1953]

Evropské

Nařízení Evropského Parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě a zrušuje směrnice Rady 96/26/ES

Bílá kniha evropské dopravní politiky do 2010 (čas rozhodnout) [v *originále*: European transport policy for 2010: time to decide [COM(2001) 370]]

Monografie, studie, sborníky

BUDSKÝ R. a kol. *Projekt SWING (2. díl) – Sankčně motivační systém a bezpečnost*. 1. vydání, Liberec : Roman Budský, 2011, 216 s.

BUŠTA P., KNĚŽÍNEK J., SEIDL A. *Zákon o silničním provozu s komentářem a související předpisy*. Praha : Lenka Buštová - VENICE MUSIC PRODUCTION, 2006, 256 s.

ČERNÝ, J., HORZINKOVÁ, E., KUČEROVÁ, H. *Přestupkové řízení*. 12. vydání. Praha : Linde, 2011. 758 s.

GERLOCH, A. *Teorie práva*. 5. vydání. Plzeň : Aleš Čeněk, 2009. 308 s..

HENDRYCH, D. a kol. *Správní právo. Obecná část*. 7. vydání. Praha : C. H. Beck, 2009. 875 s.

JELÍNEK J. a kol. *Trestní právo hmotné*. 1. vydání. Praha : Leges, 2009. 896 s.

JELÍNEK J. a kol. *Trestní právo procesní*. 1. vydání. Praha : Leges, 2010. 784 s..

KOČÍ, R., KUČEROVÁ, H. *Silniční právo*. 1. vydání. Praha : Leges, 2009, 416 s.

KOVALČÍKOVÁ D., ŠTANDERA J. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích. Komentář*. 1. vydání, Praha : C. H. Beck, 2007, 601 s.

KUČEROVÁ, H. *Dopravní přestupky v praxi*. 2. vydání, Praha : Linde, 2006, 431 s.

- KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 1. vydání, Praha : Leges, 2008, 512 s.
- LEITNER, M., LUKÁŠEK, V., KOPECKÝ, Z. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích*. 3. vydání. Praha : Linde, 2006. 572 s.
- MATES, P. a kol. *Základy správního práva trestního*. 5. vydání. Praha : C. H. Beck, 2010. 248 s.
- SLÁDEČEK, V. *Obecné správní právo*. 2. vydání. Praha : ASPI - Wolters Kluwer, 2009. 464 s.

Časopisecké články, příspěvky ve sbornících, zprávy z médií:

- BENDL P. Body nejsou nejlepším řešením. *Listy ODS*. 2004, č. 1, str. 4 [citováno 21. prosince 2011]. Dostupný z http://www.ods.cz/docs/listy/listy_01-2004.pdf
- ČERNÝ, P. K trestnosti tzv. vybodovaných řidičů po 1.1.2010. *Trestněprávní revue*. 2010, č. 3, str. 89.
- KÜHN, Z. Přiměřenost správních sankcí ve vztahu k majetkovým poměrům delikventa. str. 337-350. In M. VANDUCHOVÁ a J. HOŘÁK. *Na křižovatkách práva*. 1. vydání. Praha : C. H. Beck, 2011. 568 s.
- KNĚŽÍNEK, J. K maření výkonu úředního rozhodnutí řízením bez řidičského oprávnění podle nového trestního zákoníku. *Trestněprávní revue*. 2009, č. 7, str. 197.
- KNĚŽÍNEK, J. O pojetí sankcí podle § 22 zákona o přestupcích. *Právní zpravodaj*, 2006, č. 11, str. 12.
- KOLINA J., Řidiči si oddechnou. Pět let staré body jim zmizí. 22. říjen 2010 [citováno 21. prosince 2011]. Dostupný z http://www.lidovky.cz/ridici-si-oddechnou-pet-let-stare-body-jim-zmizi-ftc-/ln_domov.asp?c=A100722_153121_ln_domov_glu
- KOPECKÝ, J. Poslanci prolomili nulovou toleranci, do 0,3 promile za volantem body nebudou, 3. května 2011 [citováno 21. prosince 2011]. Dostupný z http://zpravy.idnes.cz/poslanci-prolomili-nulovou-toleranci-do-0-3-promile-za-volantem-body-nebudou-17u-/domaci.aspx?c=A110503_100705_domaci_kop

MÁRTON, M. Několik úvah o sankcionování přestupků v dopravě. str. 1154-1162. In *COFOLA 2010: the Conference Proceedings*. 1. vydání, Brno : Masarykova univerzita, 2010, 1888 s. [citováno 21. prosince 2011].

Dostupný z <http://www.law.muni.cz/sborniky/cofola2010/files/sbornik/sbornik.pdf>

MATES, P. Povaha bodového systému v silniční dopravě. *Jurisprudence*. 2010, č. 6, str. 42.

ZÁMEK, D., PAVLÍČEK, K., Možnosti novelizace bodového systému a dopravních přestupků, *Bezpečnostní sbory*, č. 6, ročník 2010 [citováno 21. prosince 2011].

Dostupný z <http://bezpecnostni-sbory.wbs.cz/clanky/6->

[2010/moznosti_novelizace_bodoveho_systemu_a_dopravnich_prestupku_10.htm](http://bezpecnostni-sbory.wbs.cz/clanky/6-2010/moznosti_novelizace_bodoveho_systemu_a_dopravnich_prestupku_10.htm).

ZÁMEK, D., Řidičský průkaz na zkoušku, *Bezpečnostní sbory*, č. 2, ročník 2009 [citováno 21. prosince 2011]. Dostupný z [http://bezpecnostni-sbory.wbs.cz/clanky/2-](http://bezpecnostni-sbory.wbs.cz/clanky/2-2009/Ridicky_prukaz_na_zkousku.htm)

[2009/Ridicky_prukaz_na_zkousku.htm](http://bezpecnostni-sbory.wbs.cz/clanky/2-2009/Ridicky_prukaz_na_zkousku.htm).

Ostatní

Aktuální statistiky Czech POINT [citováno 21. prosince 2011].

Dostupný z <http://www.czechpoint.cz/web/index.php?q=node/488>

Ceník základních poštovních služeb a ostatních služeb poskytovaných Českou poštou, s. p., platný od 8. prosince 2011. [citováno 21. prosince 2011].

Dostupný z http://www.ceskaposta.cz/assets/nastroje/kompletni_cenik.pdf

Důvodová zpráva k zákonu č. 133/2011 Sb.

Důvodová zpráva k zákonu č. 274/2008 Sb.

Důvodová zpráva k zákonu č. 264/2006 Sb.

Důvodová zpráva k zákonu č. 411/2005 Sb.

Informace o stavu bodového systému v České republice. Bodování řidiči. Ministerstvo dopravy, 2011 [citováno 21. prosince 2011]. Dostupný z

http://www.mder.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridicke_prukazy_Autoskoly/Statistiky.

Metodický pokyn Ministerstva dopravy: *Stanovisko k § 123c zákona č. 361/2000 Sb. a výzva k odstranění zjištěných nedostatků*, ze dne 4. prosince 2007, sp. zn. 805/2007-160-OST/1 [citováno 21. prosince 2011].

Dostupný z <http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/6DE2DA36-68EF-47FE-B381-89A931D977CC/0/8052007160OST1Stanoviskok123czakonac3612000Sbavyzva.doc>

Metodický pokyn Ministerstva dopravy: *Usměrňení činnosti obecních úřadů obcí s rozšířenou působností pro odečítání bodů v bodovém hodnocení řidičů na základě absolvování školení bezpečné jízdy (§ 123e odst. 4 a 5 zákona č. 361/2000 Sb.)*, ze dne 29. srpna 2008, č. j. 730/2008-160-OST/1, str. 4 [citováno 21. prosince 2011].

Dostupný z <http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/AD05EFEE-02DC-41B0-9C4E-5227826F8C2D/0/7302008160OST1Usmernenicinnostiodecitanibodu.pdf>

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu. Ministerstvo dopravy, 2005, 38 s. [citováno 21. prosince 2011].

Dostupný z http://www.ibesip.cz/files/=240/Strategie_final_050526-1.pdf

Návrh novely zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (osoba blízká a pokuty) publikovaný dne 18. března 2011 [citováno 10. prosince 2011].

Dostupný z <http://www.lepsipravo.cz/TopicForm.aspx?TopicId=26>

Nová právní úprava v oblasti dopravy a spojů, *Právní rozhledy*, 1999, č. 11, str. 1.

Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2010, Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, 2011, 71 s. [citováno 21. prosince 2011]

Dostupný z <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>.

Internetové stránky:

[vše citováno 21. prosince 2011]

Informační portál o bodovém systému - <http://www.bodovysystem.cz>

Antonín Musil - 1. Soukromá autoškola v Jihlavě - <http://www.autoskolamusil.cz>

Centrum bezpečné jízdy - Polygon Most - <http://www.polygon-most.cz>

Centrum kurzů bezpečné jízdy, Sosnová - <http://www.kurzybezpecnejizdy.cz>

Centrum bezpečné jízdy LIBROS Ostrava - <http://www.centrum.libros.cz>