

**UNIVERZITA JANA AMOSE KOMENSKÉHO PRAHA**

bakalářské kombinované studium

2009 – 2012

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

Irena Routová

Problematika vedení dopravněsprávních agend po 1.1.2001

**Praha 2012**

**Vedoucí bakalářské práce:  
doc. JUDr. Zdeněk Brynda, CSc.**

**JAN AMOS KOMENSKÝ UNIVERSITY PRAGUE**

Bachelor Combined Studies

2009 - 2012

**BACHELOR THESIS**

Irena Routová

Issue of Motor Vehicle Administration after January 1, 2001

**Prague 2012**

**The Bachelor Thesis Work Supervisor:**

**doc. JUDr. Zdeněk Brynda, CSc.**

## **Prohlášení**

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je mým původním autorským dílem, které jsem vypracovala samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem při zpracování čerpala, v práci řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v univerzitní knihovně.

V Praze dne 1.3.2012

Irena Routová

## **Poděkování**

Děkuji vedoucímu mé práce doc. JUDr. Zdeňku Bryndovi, CSc. za odbornou pomoc, kterou mi poskytl při jejím zpracování.

## **Anotace**

Práce je zaměřena na problematiku vedení dopravněsprávních agend, přičemž obsahuje témata z několika odvětví. Pojednává o výrazných změnách v souvislosti s přijetím nové právní úpravy na úseku vedení registru řidičů, výuky a výcviku uchazečů o řidičské oprávnění, registru vozidel. S ohledem na studijní obor se podrobněji zabývá oblastí získávání odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, problematikou výuky a výcviku uchazečů o řidičská oprávnění ve výcvikových zařízeních – autoškolách. Jednotlivé linie problematiky popisuje jak z hlediska právní úpravy, tak i z pohledu praktického uplatňování v rámci odboru dopravněsprávních agend Magistrátu hlavního města Prahy. Součástí práce jsou i statistické údaje dokumentující činnost a zejména kvantitativní nárůst vykonávaných agend při výkonu státní správy v přenesené působnosti.

Cílem bakalářské práce je zmapování dopravněsprávní problematiky od roku 2000 do současného období, včetně historického exkurzu a vývojového pohledu, s důrazem na nově provedené legislativní změny a jejich vyhodnocení.

## **Klíčové pojmy**

Automobilismus, autoškolství, bodový systém, dopravněsprávní agendy, praktický výcvik, provoz na pozemních komunikacích, registr řidičů, registr vozidel, řidič, řidičské oprávnění, řidičský průkaz, silniční doprava, výuka.

## **Annotation**

This work focuses on the issues of motor vehicle administration, embracing the topics from several fields. It deals with significant changes related to the adoption of a new legal amendment in the area driver register administration, driving courses and training of the driving licence applicants and vehicle register. In respect to the field of study, there is a more detailed attention at the area of gaining the motor vehicle competence, issues of education and training of the driving permit applicants in driving course facilities – driving schools. Individual issue tiers are described from both the legal amendment and practical endorsement within the motor vehicle administration department of the City of Prague. This thesis also contains the stats documenting operation and mainly quantitative increase in performed administration at executing state administration within devolved powers.

The objective of this thesis is monitoring the motor vehicle administration issues since 2000 up till now, including the historical excursus and evolutionary view, with the emphasis on newly executed legislation amendments and their evaluation.

## **Key words**

Motoring, driving school system, penalty points system, motor vehicle administration, practical training, road transport, driver register, vehicle register, driver, driving permission, driving licence, road traffic, driving courses.

## OBSAH

ÚVOD.....	8
<b>1. Pohled na problematiku vedení dopravněsprávních agend – registrů vozidel a řidičů – z hlediska historického vývoje od roku 1918.....</b>	<b>11</b>
<b>2. Současný stav v rámci České republiky .....</b>	<b>19</b>
<b>3. Změny na úseku vedení dopravněsprávních agend po přijetí nové právní úpravy účinné od 1.1.2001 a od 1.7.2001 .....</b>	<b>22</b>
<b>3.1 Oblast registru řidičů .....</b>	<b>25</b>
3.1.1 Výměna řidičských průkazů .....	27
3.1.2 Bodové hodnocení porušení povinností stanovených zákonem (bodový systém) .....	30
<b>4. Změny na úseku vedení registru silničních vozidel .....</b>	<b>35</b>
<b>5. Praktické dopady změn a porovnání odbavenosti v registru řidičů a v registru vozidel po účinnosti nové právní úpravy pomocí statistických ukazatelů.....</b>	<b>39</b>
<b>6. Automobilismus jako fenomén současnosti, člověk v roli řidiče .....</b>	<b>42</b>
6.1 Motorismus a autoškolství v českých zemích z historického pohledu .....	43
6.2 Autoškolství v současnosti .....	46
6.3 Výuka a výcvik budoucích řidičů .....	48
6.3.1 Obsah a rozsah výuky k získání řidičského oprávnění .....	49
6.3.2 Obsah a rozsah praktického výcviku k získání řidičského oprávnění .....	51
<b>7. Dopravní nehodovost a lidský činitel .....</b>	<b>57</b>
<b>ZÁVĚR .....</b>	<b>60</b>
<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY .....</b>	<b>62</b>
<b>SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK A GRAFŮ .....</b>	<b>65</b>
<b>SEZNAM PŘÍLOH.....</b>	<b>66</b>

## ÚVOD

Doprava, která zpočátku lidem jen umožňovala překonávat vzdálenosti, se stala hybnou silou života téměř veškeré lidské společnosti. V posledních stoletích zpřístupnila člověku svět, stala se nepostradatelnou složkou jeho každodenního života, určuje rytmus hospodářství každého státu. Bez její existence by se život musel vrátit o mnoho století zpět.

Ze světových statistik vyplývá, že více než jedna třetina lidské populace je na existenci dopravy závislá ať již přímou účastí při provozování nejrůznějších dopravních prostředků, podílem na jejich výrobě, nebo dalších činnostech s jejím fungováním souvisejících. Faktor motorového vozidla má v silniční dopravě ve spojení s řidičem i veřejnou silniční komunikací rozhodující podíl na jejím dynamickém a současně i bezpečném fungování.

Zabývat se problematikou dopravy je možné z celé řady různých pohledů. Pro otázky bezpečnosti silničního provozu je vedle zkoumání a hodnocení vlastní aktivní a pasivní konstrukce vozidla neméně důležitá oblast zajišťování a dohledu nad úrovní a technickým stavem parku silničních motorových a přípojných vozidel provozovaných a registrovaných v České republice.

Jednou z nejrozšířenějších druhů dopravy, která se týká téměř každého obyvatele zeměkoule, je doprava silniční. Světový výzkum vychází z podkladů poskytovaných jednotlivými vládami a trendů vývoje poměru aut a obyvatel. Na základě toho bylo spočteno, že na konci roku 2009 bylo na světě 980 milionů aut a tento počet v průběhu roku 2010 vzrostl až na 1,015 miliardy. Hranice jedné miliardy byla překonána 24 let po prolomení hranice půl miliardy vozidel v roce 1986. Hranice 250 milionů vozidel byla překonána v roce 1970, přičemž v období 1950 až 1970 se počet aut zdvojnásobil přibližně každých deset let.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> <http://www.auto.cz/na-planete-zemi-uz-vice-nej-miliarda-aut-60938>



Do uvedeného počtu jsou zahrnuta všechna na světě registrovaná silniční motorová vozidla - osobní automobily, lehká užitková vozidla, nákladní automobily a autobusy. Nejsou zde tedy započtena vozidla určená jen pro jízdu v terénu a těžké kolové stroje.

Meziroční nárůst počtu vozidel o 3,6 % byl největší od roku 2000, zatímco absolutní navýšení o 35,6 milionu vozů bylo druhé největší v historii. Nejvíce se na tomto navýšení samozřejmě podílí prodejní exploze v Číně, kde počet registrovaných vozidel narostl o plných 27,5 % a celkový počet provozovaných vozidel poskočil o 16,8 milionu na více než 78 milionů aut. Čína se tedy postarala o takřka polovinu celosvětového přírůstku. Znamenalo to, že se Čína poprvé vyhoupla na pozici druhého nejvíce motorizovaného státu světa před Japonsko, kde je registrováno 73,9 milionu vozů. Nejvíce registrovaných motorových vozidel je i nadále ve Spojených státech - po meziročním zvýšení o méně než 1 % jich je 239,8 milionu.

Druhý největší meziroční nárůst vykázala Indie - o 8,9 % z 19,1 na 20,8 milionu vozidel. Po stránce objemu ale druhý největší posun zaznamenala Brazílie - o 2,5 milionu vozů.

Vzhledem k počtu více než 7 miliard lidí na světě je celosvětový poměr 6,98 lidí na jedno auto, zatímco v roce 2009 to bylo jen 6,63. V USA je tento poměr 1 auto na 1,3 člověka, v Itálii 1,45, Francii, Japonsku a Velké Británii se pohybují kolem 1,7. V porovnání s tím Čína vykazuje 1 auto na 17,2 lidí a Indie dokonce na 56,3 lidí. V České republice bylo k 31.12.2011 registrováno 6,4 milionu motorových vozidel.<sup>2</sup>

V České republice došlo v průběhu roku 2001 k zásadním změnám na úseku dopravněsprávních činností spojených s registrací vozidel, řidičů i při řešení dopravních přestupků, proto je k uvedené problematice zaměřeno i téma této bakalářské práce. Cílem je zmapování dopravněsprávní problematiky, a to z historického a vývojového pohledu, s důrazem na současné aktuální nově provedené změny jak na úseku registrace motorových a přípojných vozidel, tak na úseku evidence řidičů.

---

<sup>2</sup> <http://www.autosap.cz/sfiles/a1-9.htm>

Pro ucelený přehled se práce dotýká i oblasti získávání odborné způsobilosti k řízení vozidel, řidičských oprávnění a řidičských průkazů, včetně problematiky projednávání přestupků proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu ve vztahu k legislativě Evropské unie.

V práci jsou použity některé vědecké metody, z nichž lze uvést především metodu statistickou, metodu komparativní, metodu analýzy a syntézy. Obsahem je taktéž zamyšlení nad dalším vývojem činnosti na úseku vedení dopravněsprávních agend, zejména pak na úseku autoškolení a v otázkách výchovy řidičů. Práce vychází a ve svých výstupech se opírá o legislativní úpravu platnou ke dni 31.12.2011 a ve svém obsahu pracuje s řadou zásadních ustanovení nově přijatých právních norem.

# **1. Pohled na problematiku vedení dopravněsprávních agend – registrů vozidel a řidičů – z hlediska historického vývoje od r. 1918**

Problematika registrace vozidel a vedení rejstříku řidičů motorových vozidel existuje od samých počátků motorizace lidské společnosti. Již v období státního útvaru Rakouska – Uherska bylo podmínkou uvedení vozidla do silničního provozu jeho řádné zaregistrování u příslušných úřadů. Zde byly vedeny veškeré údaje, týkající se vozidel, jejich vlastníků a provozovatelů, přičemž byly registrovány i veškeré změny, týkající se zde vedených vozidel.

Postupem času, s rychlým rozvojem motorismu a s tím spojenými jeho veškerými negativními dopady, bylo nezbytné průběžně zdokonalovat i systém vedení dopravněsprávních agend, a to nejen ve vztahu k registraci vozidel, nýbrž i na úseku registrace osob oprávněných vozidla řídit.

Československá republika již na počátku své existence připravovala novou právní úpravu této problematiky, přičemž tato měla navazovat na tehdy velmi pokrokové právní normy Rakouska – Uherska, které na svou dobu předčily ostatní evropské země. Například již ministerské nařízení č. 81 z roku 1910 rozlišovalo přípuštění typu tuzemského vozidla a cizozemského typu vozidla k provozu. Výrobce typu tuzemského vozidla žádal zemský úřad o přípuštění typu, o přípuštění cizozemského typu k provozu však mohl žádat výhradně přímý zástupce zahraničního výrobce, který měl akreditaci k tomu vydanou zemským úřadem.

Návrh zákona řešil také nezanedbatelnou problematiku periodického zkoušení provozovaných vozidel, přičemž důraz byl kladen zejména na vozidla určená k hromadné přepravě osob.

Zajímavý vývoj bylo možno sledovat i u dokladů a registračních značek silničních motorových vozidel. Již v samotných počátcích řešení této problematiky

obsahovalo ustanovení policejní pro provoz jízdních silostrojů, podmínky pro uvádění motorových vozidel do provozu, včetně zásad jejich evidování. Příslušnými evidenčními úřady silničních vozidel byly jednak okresní politické úřady, popřípadě zeměpanské policejní úřady, což bylo závislé od toho, kde se nacházelo stanoviště předmětného motorového vozidla. Uvedené evidenční úřady vedly rejstřík silničních motorových vozidel jednak pro automobily a odděleně pro motocykly či motorová kola. Vedle technického průkazu tu byly registrovány údaje ve vztahu k držiteli vozidla, registrační značka stanoviště vozidla. O připuštění typu silničního motorového vozidla do silničního provozu rozhodoval zemský politický úřad.

Povinnost opatření motorových vozidel registračními značkami vydanými příslušnými evidenčními úřady ukládalo ustanovení § 28 shora uvedeného nařízení ministerstva vnitra. Předpis stanovil rovněž jejich provedení, které spočívalo v černých písmenech na bílém podkladě, přičemž podmínkou byla jejich dobrá čitelnost. Šlo tedy o barevné provedení, které přetrvává do současné doby. Byly složeny z latinského písmena a evidenčního čísla, vyznačeného arabskými číslicemi. Písmeno označovalo zemi nebo obvod, kde byla značka přidělena, tedy obdobně jako dříve okres a dnes kraj dle místa registrace. Číslo představovalo pořadí v evidenčním seznamu motorových vozidel, avšak bylo pouze třífírné, přičemž po vyčerpání číselné řady se za písmeno přidávalo označení římskými číslicemi. Umístěno bylo vpředu i vzadu a mohlo být provedeno barvou přímo na karoserii, případně na řádně připevněné tabulce. U motocyklů byla značka umístěna pouze vpředu na dobře viditelném místě a vzadu pouze na přívěsu, byl-li za motocyklem připojen.

Předpis stanovil povinnost hlášení změn údajů vedených v registru, lhůta pro ohlášení byla stanovena na 8 dnů. Šlo-li o změnu stanoviště do působnosti jiného úřadu, docházelo také k přidělení nových registračních značek.

Velmi zajímavá praxe byla zavedena pro případy, kdy mělo být na území tehdejšího Rakouska – Uherska provozováno vozidlo ze státu, jenž nebyl signatářem Pařížské úmluvy (1883). Příslušná c.k. pohraniční celnice vydávala těmto vozidlům při přejezdu hranice registrační značku označenou navíc červeným písmenem „Z“.

Provedena byla z „přiměřeně silného papíru“, její platnost byla omezena na 8 dnů a původní cizozemské značky musely být sňaty, zakryty nebo přelepeny. Překročila-li doba stanovenou lhůtu, bylo nutné vozidlo podrobit zkoušce a schválení do provozu. V případě častějších jízd na území monarchie vozidlo obdrželo stálou tuzemskou značku.

Již tehdy existovala možnost přidělení několika evidenčních čísel, která byla vázána na určité vozidlo. Čísla byla přidělována na základě požadavků živnostníků a šlo prakticky o dobu současných trvale manipulačních zvláštních registračních značek. Předepsanými dokumenty, které musel mít řidič vozidla při jeho řízení u sebe, byly v té době:

- úřední certifikát o schválení vlastního vozidla nebo typu,
- vůdčí list (příloha A, str. I),
- vyhotovení o značkách,
- v některých případech mezinárodní jízdní výkaz.

Po vzniku nového státního útvaru Československé republiky nedošlo v počátečním období k zásadním změnám. Československo jako nástupnický stát po rozpadu Rakouska – Uherska přistoupil k Pařížské úmluvě.

V následném období došlo k výraznému nárůstu počtu registrovaných motorových vozidel. Počátkem roku 1930 bylo registrováno více než 100 000 vozidel oproti 10 000 vozidel v roce 1922. V roce 1930 Československo ratifikovalo „Mezinárodní úmluvu o jízdě motorovými vozidly“ z roku 1926 a na jejím základě začalo připravovat nový automobilový zákon. Ten byl přijat jako jedna z prvních komplexně přijatých norem na území tehdejší republiky pod číslem 81/1935 Sbírkou zákonů a nařízení, o jízdě motorovými vozidly, a navazoval na již popsané velmi pokrokové normy Rakouska – Uherska z roku 1908. Již návrh předpisu obsahoval například kapitolu IV. řešící problematiku Československého rejstříku motorových vozidel, která vyzdvihovala zejména jeho evidenční význam. Na úseku připouštění vozidel do provozu navazoval nový zákon velmi podrobně na předchozí předpisy o zkouškách motorových vozidel a připouštění typu vozidla k silničnímu provozu.

Návrh zákona řešil také nezanedbatelnou problematiku periodického zkoušení provozovaných vozidel. Výsledkem bylo ustanovení dvouleté periodicity technických prohlídek a zkoušek vozidel určených k hromadné přepravě osob.

V období účinnosti uvedeného zákona vedly rejstřík provozovaných vozidel okresní úřady a zapisovaly se do něho všechna motorová vozidla se stanovištěm v obvodu příslušného okresního úřadu. Byly v něm registrovány následující údaje:

- a) jméno a příjmení, zaměstnání a bydliště držitele (vlastníka),
- b) technické údaje o motorovém vozidle,
- c) údaje o zkoušce vozidla nebo typu a o dodatečných zkouškách,
- d) rejstříková značka (registrační značka),
- e) obec, v níž je stálé stanoviště vozidla,
- f) způsob zajištění nároku třetích osob na úhradu škod, které by mohly být způsobeny jízdou motorového vozidla (pojištění),
- g) u vozidel vyrobených v cizině údaj o jejich vyclení.

Při první registraci vydal rejstříkový úřad osvědčení o zápisu, které bylo dokladem o připuštění vozidla k jízdě. Současně úřad přiděloval rejstříkovou značku. Zde došlo k změnám ve významu písmen na značce, kdy tato označovala obvod zemského úřadu, který značku vydal, evidenční číslo za písmenem bylo pěticeferné. Zvláštní písmenné označení měla vozidla Československé pošty a drah, která byla označena písmenem D, vojenská vozidla byla označena rejstříkovými značkami pouze s arabskými číslicemi bez označení písmenem. Obdobný systém existoval ve většině vyspělých evropských zemí.

Zákon č. 81/1935 Sbírky zákonů a nařízení upravoval taktéž problematiku týkající se řidičů motorových vozidel. Za tímto účelem vedl každý okresní úřad rejstřík o osobách, kterým udělil oprávnění řídit motorové vozidlo. Rejstřík obsahoval následující údaje:

- a) jméno a příjmení, bydliště, státní a domovskou příslušnost, povolání a údaje o narození řidiče,
- b) údaje o vojenském poměru řidiče,

- c) údaje o vykonaných řidičských zkouškách nebo o náhradních průkazech (např. vysvědčení o způsobilosti vydaná vojenskou správou),
- d) údaje o uděleném oprávnění řídit motorové vozidlo,
- e) tresty, které stihly řidiče (odnětí a zánik řidičského oprávnění v důsledku ztráty spolehlivosti, nebo udělení pokut popř. vězení uložených okresním úřadem za zvláště těžké přestupky proti zákonu o jízdě motorovými vozidly).

Zápisy do rejstříku byly prováděny „z moci úřední“. Úřady rovněž samy prováděly zápisy do rejstříku o uložených trestech a o jejich zahlazení. Po uplynutí jednoleté lhůty byly z rejstříku automaticky vymazávány takové právoplatně uložené tresty, které by jinak bylo možno řešit v blokovém řízení.

Policejní ředitelství v Praze vedlo pro celé státní území tehdejšího Československa „ústřední evidenci odňatých řidičských oprávnění“. Její součástí byla i evidence všech „odepření povolení řídit motorové vozidlo pro nespolehlivost anebo pro skrytý důvod tělesné nebo duševní nezpůsobilosti“. Policejní ředitelství v Praze potom poskytovalo pro okresní úřady informace z těchto evidencí, zejména pro potřeby řešení nejasných případů.

Provádění zkoušek ke zjištění odborné způsobilosti upravoval zákon, který ve svých ustanoveních pamatoval na problematiku výcviku uchazečů o povolení řídit motorové vozidlo a přenášel povinnosti řidiče na osobu, která byla oprávněna vyučovat jízdě motorovými vozidly. V případě praktického výcviku žáka v řízení vozidla byla oprávněná vyučující osoba odpovědným řidičem motorového vozidla. Povolení řídit motorové vozidlo uděloval okresní úřad příslušný podle místa bydliště žadatele. Mohl je obdržet pouze ten, kdo:

- byl československým státním příslušníkem,
- překročil 18. rok věku,
- byl uznán tělesně a duševně způsobilým,
- prokázal způsobilost k řízení motorového vozidla příslušné kategorie.

Tělesnou a duševní způsobilost zjišťoval úřední lékař, odbornou způsobilost prokazoval žadatel zkouškou před zkušebním komisařem.

Další vývoj v oblasti bezpečnosti silničního provozu pokračoval v období Protektorátu Čechy a Morava. Dne 27. září 1939 bylo vydáno Vládní nařízení č. 243 Sbírky zákonů a nařízení, o připuštění osob a vozidel k dopravě na silnicích, obsahující dvě z hlavních oblastí dopravního prostředí, a to osoby jako účastníky silničního provozu a silniční vozidla. Později byla přijata ještě další vládní nařízení řešící některé specifické oblasti provozu na komunikacích, přičemž všechna platila s některými korekcemi i v těsně poválečném Československém státě. Mezi základní pravidlo patřila definice pozemních komunikací, přičemž základním termínem používaných v nařízení byl pojem „silnice“.<sup>3</sup> Od této definice se následně odvíjelo pravidlo o připuštění k dopravě na veřejných silnicích, k níž byl připuštěn každý, pokud neměl předepsáno povolení pro připuštění k jednotlivým druhům dopravy. Bylo zde řešeno taktéž podmíněčné připuštění osob k dopravě, týkající se invalidních osob, vyžadujících zvýšenou péči a pohled na jejich bezpečnost v rámci provozu. Taktéž zde byl řešen problém omezení nebo odnětí připuštění osob k řízení vozidel a to způsobem významně prohlubujícím a specifikujícím oproti předchozí právní úpravě. Klíčovým problémem ust. § 3 bylo požívání alkoholu, ale i omamných látek v souvislosti s řízením motorového vozidla. Dalším byla např. hrubá nedbalost spočívající v zaviněné vyčerpanosti řidiče. Zjišťování účinků alkoholu na řízení motorového vozidla bylo prováděno například dle směrnice vydané pro úřední lékaře Ředitelstvím národní bezpečnosti v Praze. Dle tehdejších tuzemských i zahraničních odborných lékařských názorů se za nezpůsobilého k řízení motorových vozidel považoval řidič, v jehož krvi byla zjištěna 1 promile alkoholu. Zajímavostí je, že pod pojem způsobilost byla zahrnována nejen způsobilost tělesná a duševní, nýbrž i mravní a odborná, ale i nedostatek spolehlivosti potřebné k řízení zvířat a vozidel.

Mezi povinnosti správního úřadu patřilo také oznámení o odnětí řidičského oprávnění, vyslovení zákazu řízení motorového vozidla, nebo odvolání některého

---

<sup>3</sup> Rozumí se všechny plochy určené pro silniční dopravu či její jednotlivé druhy.



z těchto opatření tzv. „Sběrně zpráv o řídicích motorových vozidel“ u Ředitelství národní bezpečnosti v Praze.

Velmi zajímavým způsobem byly rozděleny řídicí průkazy, a to do 4 tříd, přičemž se udělovaly pro každý druh pohonu zvlášť.<sup>4</sup> Řidičská povolení udělená podle dřívějších předpisů byla ponechána v platnosti, pokud byla jejich platnost ověřena evidenčním úřadem. Nejnižší možná věková hranice byla stanovena na 16 let věku, přičemž existovala i možnost výjimečného udělení povolení k řízení s omezeními, např. řízení pouze na stanovené trase apod.

Dalším právním předpisem, řešícím naléhavou problematiku, která byla aktuální i po skončení války, bylo Vládní nařízení o výcviku řidičů motorových vozidel č. 415 Sb. z. a n. ze dne 28. srpna 1941. Průkaz učitele jízdy mohla získat pouze osoba spolehlivá, starší 25 let, která poskytovala plnou záruku svědomitého a důkladného výcviku. Povolení uděloval zemský národní výbor, který před jeho vydáním zjišťoval dotazem u Sběrně zpráv o řídicích motorových vozidel, zda zde nejsou uvedeny závažné skutečnosti, které by neposkytovaly záruku kvalitního výkonu profese. Zkoušku způsobilosti učitele prováděl zkušební komisař na náklady žadatele. O provedené zkoušce a výsledku vedl zkušební komisař číslovaný seznam, obdobně jako zemský národní výbor o vydaných průkazech učitele jízdy. Podobně bylo postupováno i v případě rozšíření učitelského průkazu.

Až do roku 1950 umožňovalo předmětné vládní nařízení existenci soukromých autoškol, zřizovaných na základě koncese udělené zemským národním výborem s přihlédnutím k místním potřebám. Tuto koncesi přitom mohla obdržet jak fyzická, tak i právnická osoba.

Další významnou etapou tvorby právních předpisů řešící problematiku provozu na silnicích, registrace vozidel, provádění výcviku a zkoušek apod. bylo poválečné období na přelomu padesátých a šedesátých let. Tehdy přijaté Vládní nařízení č. 54/1953 Sb., o provozu na silnicích, stanovilo hlavní zásady pro právní úpravu

---

<sup>4</sup> Elektromobily, spalovací motory, parní pohon a vozidla poháněná plynem.

silničního provozu. Obsahovalo ustanovení o zřízení dopravních inspektorátů, o jejich úkolech a o působnosti některých jiných orgánů. Vyhláškou ministerstva národní bezpečnosti č. 196/1953 Ú.l., o provozu na silnicích, byl podrobně upraven silniční provoz, působnost dopravních inspektorátů, podmínky pro dosažení oprávnění k řízení motorových vozidel, podmínky pro způsobilost vozidel k provozu na silnicích a tresty v silničním provozu. Vyhláška ministerstva dopravy č. 197/1953 Ú.l., o podmínkách pro provoz vozidel na silnicích, stanovila podrobně technické podmínky, které musela vozidla splňovat, aby mohla jezdit po silnicích, podmínky pro hospodárné využívání typů vozidel, tlaky huštění pneumatik a podmínky pro provoz na pohon plynem. Později byla změněna a doplněna vyhláškou ministerstva dopravy č. 159/1955 Ú.l., která například stanovila podmínky pro použití, dozor a zkoušení tlakových lahví. Řešila též podmínky záběhu nových vozidel a vozidel po generální opravě.

Dne 3. července 1956 byla vydána vyhláška ministerstva vnitra č. 145/1956 Ú.l., o provozu na silnicích, upravující pravidla silničního provozu, způsobilost řidičů, způsobilost vozidel k provozu a trestání přestupků proti předpisům na ochranu silničního provozu. Uvedený předpis, přestože byl mnohokrát novelizován, byl zrušen až v roce 2001 vyhláškou Ministerstva dopravy a spojů č. 243/2001 Sb., o registraci vozidel. Současně s vydáním předmětné vyhlášky o provozu na silnicích byla ministrem vnitra schválena a ministerstvem vydána „Instrukce o práci dopravních inspektorátů veřejné bezpečnosti“, která velmi podrobně upravovala postup dopravních inspektorátů při výkonu jejich pravomocí.

Následnou a zároveň poslední etapou ve vývoji legislativních norem upravujících oblast vedení dopravních agend, podmínek provozu vozidel na pozemních komunikacích, výcviku řidičů, řešení přestupků proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu je etapa téměř současná. Jejím úkolem bylo zajištění kompatibility národních předpisů České republiky s právem Evropského společenství.

## 2. Současný stav v rámci České republiky

V České republice došlo v průběhu roku 2001 k zásadním změnám na úseku dopravněsprávních činností spojených s registrací vozidel, řidičů i při řešení dopravních přestupků. V průběhu roku 2000 byl započat proces převodu správních agend, které do té doby vedla Policie České republiky, na okresní úřady. Převod byl uskutečněn ve dvou základních rovinách, a to v oblasti převodu činností souvisejících s evidencí obyvatel, občanskými průkazy a cestovními doklady a v oblasti převodu dopravněsprávních agend.

K převodu výkonu státní správy na úseku evidence obyvatel, občanských průkazů a cestovních dokladů od Policie České republiky na okresní úřady došlo ke dni 1.7.2000, kdy nabyl účinnosti zákon č. 133/2000 Sb., o evidenci obyvatel, zákon č. 328/1999 Sb., o občanských průkazech a zákon č. 329/1999 Sb., o cestovních dokladech.

Cílem převodu dopravněsprávních agend bylo především vytvoření právních podmínek, které by v maximální míře zjednodušily vyřizování záležitostí občanů, a to zejména uspořádáním systému správních úřadů tak, aby splňovaly požadavky kladené na výkon státní správy jako na službu občanům. Provedení převodu správních činností z působnosti Policie České republiky na okresní úřady, respektive na Ministerstvo dopravy a spojů, umožnilo zajistit ve vyšší míře kompatibilitu s právem Evropského společenství, neboť ve většině států Evropské unie převážná část kompetencí v oblasti správních činností, které v České republice vykonávaly policejní složky, náleží orgánům civilní správy.

V oblasti dopravněsprávních agend se nepodařilo realizovat změnu kompetencí v jedné vlně, což bylo příčinou řady komplikací, spočívajících zejména v personálním obsazení pracovišť zajišťujících tyto činnosti. Dne 1.1.2001 nabyl účinnosti zákon č. 361/2001 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, zákon č. 247/2000 Sb., ve znění zákona č. 478/2001 Sb., o získávání a zdokonalování

odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů a dne 19.2.2001 nabyt účinnosti zákon č. 60/2001 Sb., kterým se mění zákon č. 283/1991 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 148/1998 Sb., o ochraně utajovaných skutečností a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Účinnost těchto norem umožnila provedení převodu části dopravněsprávních agend z působnosti Policie České republiky na okresní úřady, respektive Ministerstvo dopravy a spojů České republiky. Jednalo se o oblast řidičů, řidičských oprávnění a řidičských průkazů, zkoušek žadatelů o řidičská oprávnění a evidence řidičů. To vše přesto, že Ministerstvo dopravy a spojů České republiky, prostřednictvím vlády, žádalo o odložení účinnosti uvedených norem o 1 rok tak, aby změna kompetencí proběhla na úseku evidencí řidičů a vozidel současně. Tento požadavek však nebyl schválen, což v praxi znamenalo, že výkon státní správy v oblasti řidičů byl oddělen od výkonu v oblasti vozidel. V důsledku toho nebylo zabezpečeno personální obsazení okresních úřadů, neboť obě oblasti byly propojeny a dosud zajišťovány pomocí kádru odborně vyškolených pracovníků. Nemalý problém znamenalo taktéž nezajištěné technické vybavení pro výkon agendy registrů řidičů. Prakticky bylo zastaveno provádění zkoušek uchazečů o řidičská oprávnění z důvodu neexistence zkušebních testů odpovídajících nové právní úpravě a taktéž vydávání řidičských průkazů, neboť nebyly k dispozici ani čistopisy nového vzoru těchto dokladů. Současně došlo k zásadním změnám na úseku projednávání přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, které s účinností od 1.1.2001 projednávají ve jmenovaných případech také okresní úřady.

Dokončení procesu převodu dopravněsprávních agend bylo uskutečněno ke dni 1.7.2001, kdy nabyt účinnosti 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.. Přestože předmětný zákon byl vydán již dne 19.2.2001 a dle ustanovení § 91 měla být k jeho provedení vydána řada prováděcích předpisů, nebyl ke dni jeho účinnosti žádný z těchto předpisů schválen.

Prvním z přijatých prováděcích předpisů je vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 243/2001 Sb., o registraci vozidel ze dne 29.6.2001. Dalšími prováděcími předpisy jsou vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 301/2001 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích ze dne 7.8.2001 a vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 302/2001 Sb., o technických prohlídkách a měření emisí vozidel ze dne 7.8.2001, obě s účinností od 28.8.2001. Prováděcí předpis týkající se provozu historických a sportovních vozidel byl schválen až následně.

Uvedené skutečnosti svědčily o zcela zásadních nedostatcích, spočívajících v legislativní nepřipravenosti na úseku předmětné problematiky, což se plně projevilo v následné praktické činnosti jednotlivých okresních úřadů a magistrátních úřadů statutárních měst, zajišťujících činnost registru vozidel, registru řidičů i správních orgánů na úseku projednávání přestupků v oblasti silniční dopravy. Popsaný stav byl příčinou řady protestních a nátlakových akcí ze strany některých profesních skupin, např. svazu drobných dovozců automobilů a sdružení autoškol, které se snažily využít situace k prosazení řady změn. Důkazem toho byly navrhované novely zákonů, týkající se získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, zákona o provozu na pozemních komunikacích a zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Tyto již byly schváleny a nabyly účinnosti dnem 1.1.2002.

### **3. Změny na úseku vedení dopravněsprávních agend po přijetí nové právní úpravy účinné od 1.1.2001 a od 1.7.2001**

Dne 30.6.2000 byl vydán zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, který nabyl účinnosti dnem 1.1.2001. Jde o první zákonnou normu nově upravující problematiku a podmínky provozování autoškol, způsob provádění výuky a výcviku, včetně práv a povinností žadatelů o získání řidičského oprávnění, dále řešící problematiku udělování a odnímání osvědčení pro učitele výuky a výcviku a problematiku udělování a odnímání průkazu zkušební komisaře, způsob provádění zkoušek, zdokonalování odborné způsobilosti řidičů motorových vozidel a v neposlední řadě také působnost státních úřadů a státní dozor.

O vydání průkazu zkušební komisaře rozhoduje Ministerstvo dopravy, které vydá průkaz zkušební komisaře na základě písemné žádosti, prokáže-li žadatel, že:

- je starší 25 let,
- má ukončeno střední vzdělání zakončené maturitní zkouškou,
- je nejméně 5 let držitelem řidičského oprávnění pro skupinu vozidel, pro kterou bude žadatele o řidičské oprávnění zkoušet,
- absolvoval základní školení pro zkušební komisaře a zkouškou prokázal dovednosti vztahující se k provádění a hodnocení zkoušek odborné způsobilosti, znalosti předpisů o provozu na pozemních komunikacích, o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a znalosti ovládnutí a údržby vozidla, řízení vozidla a bezpečné jízdy,
- nemá soudem nebo správním orgánem uložen trest zákazu řízení motorových vozidel, a že mu v posledních pěti letech nebyl takový trest uložen.<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, § 34

Průkaz zkušební komisaře se vydává na pět let, jeho platnost prodlouží Ministerstvo dopravy na základě písemné žádosti držitele o další tři roky, prokáže-li žadatel, že absolvoval zdokonalovací školení pro zkušební komisaře a přezkoušení. Zdokonalovací školení pro zkušební komisaře je zaměřeno zejména na prohloubení znalostí, které jsou základem základního školení, znalost změn, ke kterým došlo ve věcech, které jsou obsahem základního školení pro zkušební komisaře. Stejně jako základní, tak i zdokonalovací školení pro zkušební komisaře se provádí v rozsahu předmětů, které jsou obsahem zkoušky z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel.

Základní školení žadatelů o vydání průkazu zkušební komisaře a zkoušky provádí Ministerstvo dopravy, které může na základě výsledku výběrového řízení provedeného podle zvláštního právního předpisu (zákon č. 199/1994 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů) pověřit prováděním základního školení právnickou osobu. Učební osnovu základního školení pro zkušební komisaře, způsob provádění a organizování zkoušky stanoví prováděcí předpis (vyhláška Ministerstva dopravy a spojů 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.).

Základní školení pro zkušební komisaře je zaměřeno zejména na:

- znalost předpisů o provozu na pozemních komunikacích a předpisů souvisejících,
- znalost ovládání a údržby vozidla,
- základy psychologie a pedagogiky,
- metodiku výuky a výcviku žadatelů o řídičské oprávnění, včetně metodiky výuky a výcviku tělesně postižených žadatelů o řídičské oprávnění,
- znalost obsahu výuky a výcviku,
- znalost organizace zkoušek k získání řídičského oprávnění,
- znalost zdravotnické přípravy (prevence dopravních nehod ze zdravotních příčin, obecné zásady chování při dopravních nehodách, zásady první pomoci

a poskytování první pomoci při jednotlivých poraněních, stavy bezprostředně ohrožující život, možnosti a způsoby použití jednotlivých zdravotnických pomůcek, které jsou ve výbavě lékárníčky vozidla, nácvik poskytování první pomoci při různých poraněních a stavech, nácvik zástavy krvácení, nácvik použití jednotlivých prostředků z výbavy lékárníčky, nácvik a použití vyprošťovacího manévru zraněné osoby z vozidla, nácvik a zvládnutí úkonů neodkladné resuscitace).<sup>6</sup>

Učební osnova základního a zdokonalovacího školení zkušebních komisařů<sup>7</sup> je uvedena v příloze B, str. II

Dne 19.10.2000 byl vydán zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, který nabyl účinnosti též k datu 1.1.2001. Předmětná norma stanoví práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích a pravidla provozu na pozemních komunikacích, dále úpravu a řízení provozu, řidičská oprávnění a řidičské průkazy a současně vymezuje působnost a pravomoc orgánů státní správy a Policie České republiky ve věcech provozu na pozemních komunikacích. Určuje rovněž, že registr řidičů vede okresní úřad. Oba zákony na sebe v některých oblastech navazují a byly již několikrát novelizovány.

Třetí právní normou, upravující výkon dopravněsprávních agend, je zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu 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., který byl s účinností od 1.1.2002 změněn zákonem č. 478/2001 Sb., obsahuje právní úpravu, týkající se silničních vozidel. Výše uvedený zákon nabyl účinnosti dne 1.7.2001. Také tato právní norma byla již několikrát novelizována.

Z uvedeného časového harmonogramu účinnosti legislativních změn je zřejmé, že změny kompetencí ve vedení dopravněsprávních agend, spočívající v převodu

---

<sup>6</sup> Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 167/2002 Sb., § 14

<sup>7</sup> Příloha č. 4 k vyhlášce č. 167/2002 Sb.



z Policie České republiky na okresní úřady, neproběhly ve všech úsecích současně, přechod se stal zdoluhavým a provázeným mnohými komplikacemi. Značné problémy způsobilo oddělení výkonu státní správy na úseku evidence řidičů od výkonu na úseku evidence vozidel, kde tuto činnost nadále zajišťovaly dopravní inspektoráty okresních ředitelství Policie České republiky. Do té doby byla činnost obou evidencí značně provázána a navíc zajišťována pracovníky pověřenými činnostmi na obou úsecích. Tyto skutečnosti znamenaly v řadě okresů České republiky kolaps, spočívající v nečinnosti výkonu státní správy. Popsaná situace byla předmětem oprávněné kritiky a rozhořčení široké motoristické veřejnosti a zároveň důkazem neodpovědného přístupu ze strany kompetentních orgánů státní správy, které se následně snažily přenést odpovědnost na parlament České republiky jako zákonodárny sbor, který odmítl odložit účinnost dříve přijatých zákonů.

### **3.1 Oblast registru řidičů**

Vzhledem k rozsahu, závažnosti a hloubce a v té době neexistujícímu návrhu třetí normy, upravující podmínky provozu vozidel na pozemních komunikacích, došlo k téměř patové situaci a k praktickému zastavení činnosti při výkonu státní správy na těchto úsecích problematiky, a to jak z důvodu nedostatečné personální kapacity úřadů, ale zejména z důvodu absence prováděcích předpisů, na něž zákon v řadě případů odkazuje. Tyto byly vyhlášeny a nabyly účinnosti dne 31.1.2001 a jednalo se o následující předpisy:

- vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích,
- vyhláška č. 31/2001 Sb., o řidičských průkazech a o registru řidičů,
- vyhláška č. 32/2001 Sb., o evidenci dopravních nehod.

Základním problémem byla zejména přetrvávající skutečnost, která spočívala v nedostatečné kapacitě odbavování v rámci registru řidičů celé republiky, přičemž nová právní úprava přinesla navýšení administrativy spojené s celou řadou úkonů, které se v době účinnosti minulých předpisů neprováděly.

Mezi tyto patřila zejména nově zavedená povinnost spočívající v povinné výměně stávajících řidičských průkazů podle vzoru Evropské unie, která byla rozdělena do několika etap (§134 zákona č. 361/2000 Sb.), vydávání osvědčení o profesní způsobilosti řidiče (§51 zákona č. 361/2000 Sb.). Kromě shora uvedených změn zavádí zákon č. 478/2001 Sb., kterým se mění zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, ještě další podstatné změny, např.:

- možnost provozování autoškoly organizační složkou státu, která zajišťuje obranu a bezpečnost státu (tato možnost dříve chyběla),
- zavedení institutu „doplňovací výuka a výcvik“ – po neúspěšné zkoušce, nebo rozšíření na neomezené oprávnění pro skupinu A, nebo rozšíření oprávnění při omezení pouze na vozidla s automatickou převodovkou na vozidla s mechanickou převodovkou,
- změna příslušnosti ve věcech učitelů – místo Ministerstva dopravy a spojů České republiky spadá nově tato problematika do kompetence krajských úřadů, v Praze Magistrátu hlavního města Prahy (rozhodování o vydání a odnětí profesního osvědčení, provádění zkoušek učitelů),
- upřesnění podmínek při získání profesního osvědčení (žadatel nesmí mít uložen zákaz řízení motorových vozidel v posledních třech letech a musí mít řidičské oprávnění minimálně tři roky),
- školení pro přípravu učitelů může provádět autoškola v rozsahu udělené registrace,
- možnost rozšíření řidičského oprávnění ze skupiny „B“ na „D“,
- možnost absolvování výcviku cizincem, který nemá občanský průkaz,
- možnost složení zkoušky z pravidel silničního provozu ústně za přítomnosti tlumočnicka,
- možnost pokračování ve zkouškách i v případě neúspěšné zkoušky z pravidel silničního provozu,
- možnost okamžitého ukončení zkoušky z praktické jízdy v případě vážného ohrožení bezpečnosti silničního provozu nebo zásahu učitele do řízení,
- stanovení podmínek pro doplňovací zkoušku při rozšíření omezeného oprávnění skupiny „A“ na oprávnění téže skupiny, bez omezení,

- změna podmínek pro zdokonalování odborné způsobilosti řidičů (praktická jízda se provádí pouze u řidičů mladších 21 let, školení 1x ročně, přezkoušení 1x za 3 roky),
- přezkoušení se provádí nově testem určeným pro zkoušku z odborné způsobilosti,
- rozšíření okruhu subjektů oprávněných provádět školení (oprávněn je každý, kdo má profesní osvědčení),
- je určeno, kdo bude provádět prodlužování osvědčení o profesní způsobilosti řidiče (po provedeném školení provozovatel autoškoly, po přezkoušení zkušební komisař, oba subjekty tuto skutečnost též oznamují okresnímu úřadu).

Uvedený zákon současně mění zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání. Mění se obor živnosti „vyučování řízení motorových vozidel“ na „provozování autoškoly“ (problematice autoškolství bude věnována zvláštní kapitola) a dále zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, který v ust. § 116 definuje vydání řidičského průkazu za řidičský průkaz vydaný cizím státem, oproti dřívější výměně.

### **3.1.1 Výměna řidičských průkazů**

V posledním desetiletí byla právní norma upravující výkon dopravněsprávních agend v oblasti řidičských průkazů několikrát novelizována, což postupně přineslo celou řadu zásadních změn. V České republice jsou od 1. května 2004, tj. ode dne vstupu České republiky do Evropské unie, vydávány nové řidičské průkazy podle vzoru Evropských společenství v provedení plastové karty. Vydávání řidičských průkazů vzoru ES k 1. květnu 2004 bylo umožněno na základě novely vyhlášky č. 31/2001 Sb., o řidičských průkazech a o registru řidičů.

Nově vydávaný řidičský průkaz České republiky podle vzoru Evropských společenství, jehož vzor je uveden v příloze C, str. III, je dokument typu plastové polykarbonátové karty o velikosti 54 x 86 mm, růžovomodré barvy a je označen

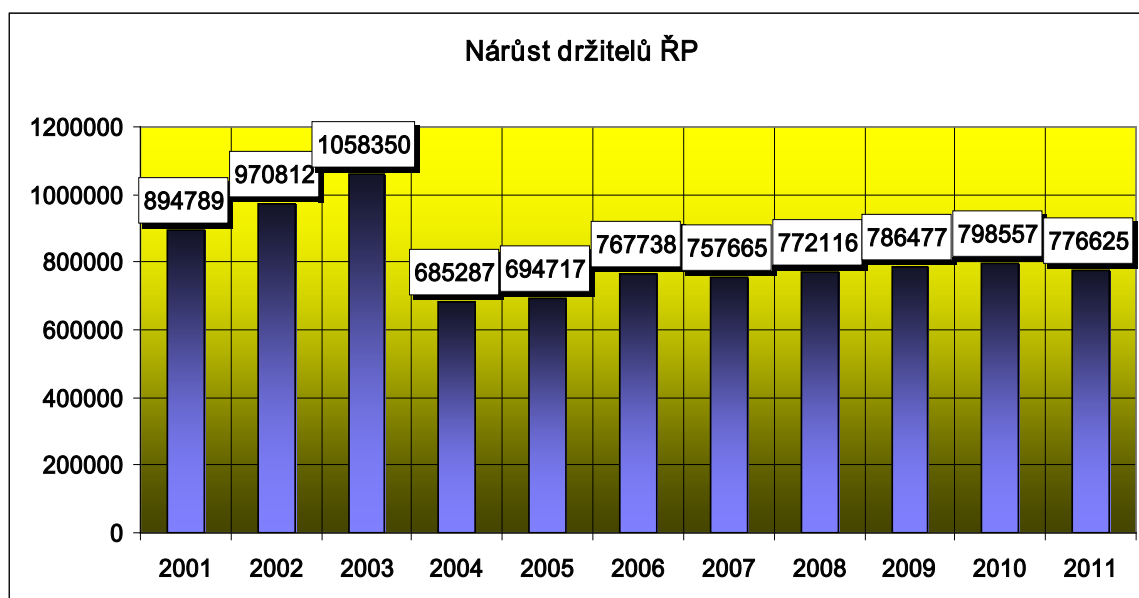
„ŘIDIČSKÝ PRŮKAZ ČESKÁ REPUBLIKA“, logem Evropské unie a rozeznávacím znakem vydávajícího státu „CZ“. Údaje vytištěné na předchozím i novém řidičském průkazu (od 1.5.2004) jsou téměř totožné, nově je digitalizována fotografie a podpis. Řidičský průkaz je vyráběn s vyšší úrovní zabezpečení proti zneužití a padělání tohoto dokladu. Nový typ řidičského průkazu je vydáván na dobu 10 let z důvodu životnosti a čitelnosti plastové karty a nebo na dobu kratší z důvodu omezení odborné nebo zdravotní způsobilosti řidiče. Je uznatelný pro řízení vozidla v rámci Evropské unie a podobně jako předchozí typ řidičského průkazu i v ostatních státech „Úmluv o silničním provozu“ (Ženeva 1949, Vídeň 1968). Výroba nového řidičského průkazu probíhá nově centralizovaným způsobem. Obdobně jako je tomu u občanských průkazů a cestovních dokladů. Občan vyplní žádost na předepsaném tiskopisu a tuto podá na příslušném pracovišti obecního úřadu obce s rozšířenou působností resp. městského úřadu nebo magistrátu. Zpracované žádosti jsou odesílány do Státní tiskárny cenin v Praze, vydání řidičského průkazu je provedeno nejdéle do 20 dnů ode dne podání žádosti. V případě ztráty řidičského průkazu je žadateli o nový ŘP vystaveno úřadem dočasné potvrzení, na základě kterého může řídit vozidlo na území České republiky.

Řidičské průkazy vydané od 1.7.1964 do 30.4.2004 jsou i nadále platné, a to ve všech členských státech Evropské unie. Jejich výměna je časově rozložena a probíhá již v několikáté etapě. V současné době probíhá výměna řidičských průkazů vydaných od 1.1.2001 do 31.12.2002, a to nejpозději do 31.12.2012, poslední etapou je výměna řidičských průkazů vydaných od 1.1.2003 do 30.4.2004, kdy je posledním dnem splnění dané povinnosti 31.12.2013. Uplynutím stanovené doby pro jejich výměnu uvedené řidičské průkazy pozbývají platnosti.

Výše uvedená změna vydávání řidičských průkazů přinesla všem úřadům, které se touto činností zabývají, nemalé zvýšení úkonů s touto agendou spojených, v neposlední řadě znamená hlavně dvojnásobnou návštěvnost žadatelů na pověřených úřadech. V Praze je registrováno podle trvalého pobytu v současné době téměř 800 tisíc držitelů řidičských průkazů. Oddělení řidičských průkazů odboru dopravněsprávních agend Magistrátu hl. města Prahy zajišťuje činnosti v této oblasti centrálně pro všechny

pražské obvody, a jak dokazuje statistika, znázorněná v grafu níže, počet držitelů v registru řidičů má stále stoupající tendenci.

**Graf 1: Statistika počtu držitelů řidičských průkazů s trvalým bydlištěm v hlavním městě Praze**



(Rozdíl v počtech držitelů řidičského průkazu v hl. městě Praze mezi r. 2003 a 2004 byl způsoben evidencí i zemřelých řidičů, od r. 2004, kdy došlo k zavedení evidenčního systému Ministerstva dopravy „Eliška“, byla evidovaná data „vyčištěna“).

Zdroj: Statistika odbavenosti klientů v odboru dopravněsprávních agend Magistrátu hlavního města Prahy

### **3.1.2 Bodové hodnocení porušení povinností stanovených zákonem (bodový systém)**

System bodového hodnocení řidičů byl v České republice zaveden 1.7.2006 zákonem č. 411/2005 Sb., který se stal součástí novelizované podoby zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (zákon o silničním provozu), jako preventivní opatření, které mělo vést ke snížení nehodovosti, ke zvýšení bezpečnosti na našich komunikacích a v neposlední řadě ke snížení páchaní přestupků proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

*„Dlouhodobě neuspokojivá situace na českých silnicích vedla zákonodárce ke snaze vytvořit nové právní prostředí, které by motivovalo řidiče k dodržování pravidel silničního provozu, a to vyváženou mírou účinky prevence a současně represe za jejich porušení. Do těchto úvah dobře zapadala i myšlenka zavedení bodového systému, která se objevila již v devadesátých letech a která nikdy nebyla zcela opuštěna. Znovu se o ní začalo hovořit jako o jednom ze stěžejních opatření ke snížení počtu a následků dopravních nehod v České republice do roku 2010, obsaženém v Národní strategii bezpečnosti silničního provozu, který svým usnesením č. 394 ze dne 28. dubna 2004 schválila Česká vláda. Tím se naše republika připojila k iniciativě Evropské komise, která se v roce 2001 zavázala učinit všechno pro to, aby se počty usmrcených na evropských silnicích z více než 40 000 v roce 2000 snížily na 50% v roce 2010. Jedná se o tzv. „Bílou knihu evropské dopravní politiky do 2010 (čas rozhodnout), European transport policy for 2010: time to decide“, přijatou Evropskou komisí dne 12. září 2001. Cílem strategie v českých podmínkách pak bylo zejména snížení počtu usmrcených osob v silničním provozu na polovinu úrovně roku 2002, tj. na 650 osob.“<sup>8</sup>*

Naším zákonodárcům byly vzorem zákony s podobnými systémy v zemích EU, kde bodové hodnocení působí preventivně již několik let. V Evropě můžeme najít dva základní systémy. Jejich princip se liší v tom, zda se trestné body přidělují, nebo zda

---

<sup>8</sup> Kučerová H., :Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou, 2008

řidič na počátku získá konto s body, které se následně za jednotlivé přestupky odečítají. Výsledek v obou případech vede k tomu, že dostane-li se řidič na maximální (nebo minimální) hranici, přijde o možnost řídit motorové vozidlo.

Bodovým hodnocením se zjišťuje sledování opakovaného páchaní přestupků nebo trestných činů, spáchaných porušením vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích řidičem motorového vozidla nebo že se řidič porušování těchto povinností nedopouští. Přehled jednání, spočívajícího v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích, a počet bodů za tato jednání je stanoven v příloze k tomuto zákonu.

Body jsou zaznamenávány v registru řidičů obecním úřadem obce s rozšířenou působností do 5 pracovních dnů ode dne, kdy je mu doručeno pravomocné rozhodnutí nebo oznámení o pravomocně uložené sankci za porušení vybraných povinností řidiče motorového vozidla. Dopustí-li se řidič jedním skutkem více přestupků nebo trestných činů, zaznamenají se body pouze za nejzávažnější z nich. Příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností zaznamenává řidičem dosažený počet bodů pouze do celkového počtu 12 bodů, po dosažení tohoto počtu úřad neprodleně vyzve řidiče k odevzdání řidičského průkazu do 5 pracovních dnů po doručení výzvy. Uplynutím této lhůty dochází k pozbytí řidičského oprávnění a to i v případě, že řidičský průkaz není odevzdán.

Řidičský průkaz vydaný cizím státem nebo řidičský průkaz Evropských společenství se neodevzdává, ale jeho držitel po dosažení 12 bodů pozbývá na dobu jednoho roku oprávnění řídit motorové vozidlo na území České republiky. Tato skutečnost je sdělena jak řidiči, tak i příslušnému orgánu státu, který řidičský průkaz vydal.

Díky masivní mediální kampani, která upozorňovala na zavedení bodového systému, se v počátku situace na našich silnicích zlepšila, ovšem tento stav byl pouze přechodný, neboť řidiči se přestali obávat záznamu bodů do karty řidiče a tzv. vybodování. Postupem času se kritická situace vrátila do stavu před zavedením

bodového systému. Ve chvíli, kdy začalo docházet k vybodování se řidičů, a jejich zkušenosti s rokem bez řidičského oprávnění se dostaly mezi širokou řidičskou veřejnost, zájem o informace týkající se bodového hodnocení opět vzrostl. Aktuální stav bodového konta lze zjistit podáním žádosti při osobní návštěvě příslušného obecního úřadu obce s rozšířenou působností nebo na kontaktních místech veřejné správy (Czech POINT). Zde si může každý řidič požádat o výpis z karty, ze které se dozví, kolik bodů na svém kontě má a za jaké přestupky. Pokud řidič nevyužije ani tuto možnost, je odkázán na své svědomí a vědomí, že se přestupků nebo trestných činů nedopouští.

Jistou úlevu pro řidiče představuje možnost „umazání“ tří bodů tím, že se řidič dobrovolně zúčastní školení bezpečné jízdy ve středisku bezpečné jízdy podle zákona o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, zařazené do zákona o silničním provozu zákonem č. 374/2007 Sb., účinným od 1.8.2008. Jsou zde však zákonem stanovené tři zásadní podmínky. Řidič nesmí mít ke dni ukončení školení bezpečné jízdy v registru řidičů zaznamenáno více než deset trestných bodů a současně se musí jednat o body za jednání ohodnocená méně než šesti body. Poslední podmínkou je, že odečtení bodů řidiči na základě absolvování školení bezpečné jízdy je možné provést pouze jednou za kalendářní rok. V současné době existují v České republice čtyři akreditovaná školicí střediska:

- Centrum bezpečné jízdy - POLYGON Most,
- Centrum bezpečné jízdy - POLYGON Jihlava,
- Miroslav Klásek - RS-PRIMA autoškola/Autodrom Promotion s r.o. (Sosnová),
- LIBROS Ostrava, spol. s r.o.

Jednou z hlavních tezí při budování systému bylo vytvoření efektivního nástroje, který by představoval jak účinné preventivní působení na řidiče, a to nejen motorových vozidel, tak represivní dopad na ty z nich, kteří již pravidla silničního provozu porušili způsobem, jenž tvůrci zákona považují za tak škodlivý a bezpečnosti silničního provozu nebezpečný, že jej do systému bodového hodnocení řidičů zařadili.

V tomto směru došlo ke dni 1.8.2011 k zásadním změnám, zákonem č. 133/2011 Sb., který se stal součástí novelizované podoby zákona č. 361/2000 Sb., zákon



o silničním provozu, bylo zrušeno bodové ohodnocení drobných přestupků, dříve hodnocených jedním bodem (např. neoprávněné užití jízdního pruhu, porušení povinnosti vyplývající ze zákazové nebo příkazové značky atd.). Taktéž držení telefonního přístroje při jízdě bylo zákonodárci a dopravními experty označeno za méně nebezpečné a bodové hodnocení bylo sníženo ze tří bodů na dva, stejně tak jako řízení vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řídičského oprávnění, zde došlo ke snížení ze sedmi bodů na pouhé čtyři. Naopak ke zpřísnění a zvýšení počtu bodů došlo u porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem, porušení povinnosti použít dětskou autosedačku (v tomto případě o dva body), do skupiny nejzávažnějších přestupků, tzv. sedmibodových, bylo nově zařazeno např. řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržen řídičský průkaz, předjíždění v případech, ve kterých je to zakázáno, neposkytnutí účinné pomoci (první pomoc a přivolání záchranných složek) při dopravních nehodách atd.

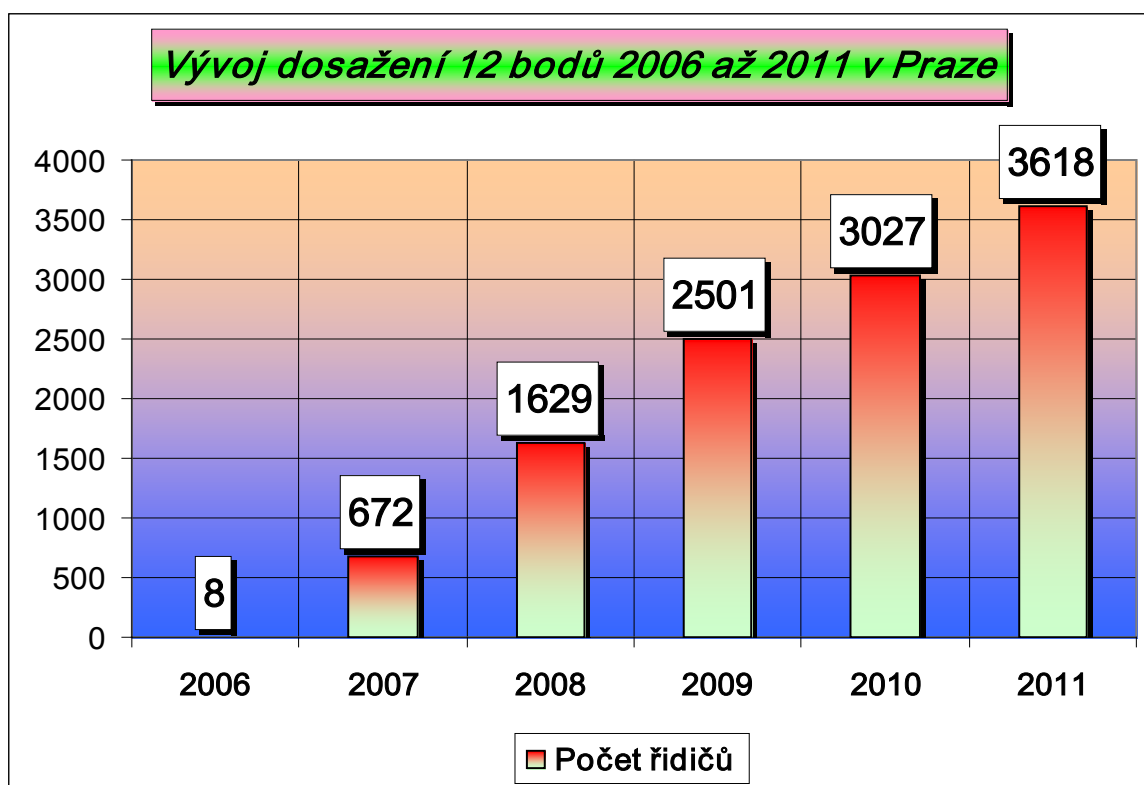
Nově nastavený bodový systém obsahuje položky, které se týkají bodování jednání souvisejícího se zjišťováním možného ovlivnění alkoholem nebo jinou návykovou látkou a které byly uvedeny do souladu s platnou právní úpravou tabákového zákona. Zásadní změnu představuje vypuštění bodového ohodnocení za řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholického nápoje, nebo v takové době po požití alkoholického nápoje, po kterou je řidič ještě pod jeho vlivem, je-li zjištěný obsah alkoholu v těle řidiče menší nebo rovný hodnotě 0,3 promile. Tato změna však v žádném případě neznamená prolomení nulové tolerance vůči alkoholu při řízení, neboť i nadále bude takový skutek postihován jeho přestupek, pouze se tento skutek vypouští z bodového hodnocení.

Dle mého názoru se naši zákonodárci touto změnou bodového hodnocení vydali správnou cestou, jedinou „vadu na kráse“ spatřuji ve změně počtu bodů za jízdu bez řídičského oprávnění, kde došlo, jak je již výše uvedeno, ke snížení ze sedmi bodů na čtyři, a naproti tomu při řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržen řídičský průkaz, kde došlo naopak ke zvýšení ze šesti bodů na sedm. Mým názorem je, že v tomto případě zákonodárci pochybili, neboť se jedná o dva téměř stejné skutky.

Dle mého mínění vidím jízdu řidiče bez řidičského oprávnění stejně nebezpečnou jako jízdu řidiče, kterému byl řidičský průkaz zadržen.

System bodového hodnocení funguje v řadě evropských zemí, zaznamenávání nebo naopak odečítání bodů přispívá ke zvýšení kázně řidičů motorových vozidel a k poklesu počtu dopravních nehod, včetně snížení závažnosti jejich následků. Doufejme, že po dílčí změně českého bodového systému spolu s navazujícími úpravami souvisejících právních předpisů, účinnými od 1.8.2011, tomu tak bude i u nás.

**Graf 2: Statistika počtu řidičů registrovaných odborem dopravněsprávních agend Magistrátu hlavního města Prahy, kteří dosáhli 12 bodů**



(Údaje jsou platné vždy k 31.12. daného roku)

Zdroj: Statistika odboru dopravněsprávních agend Magistrátu hlavního města Prahy

## 4. Změny na úseku vedení registru silničních vozidel

Hlavním cílem nové právní normy bylo vytvoření jednotné a ucelené právní úpravy podmínek způsobilosti silničních vozidel k provozu na pozemních komunikacích a způsobů prokazování této způsobilosti u vozidel uváděných na trh a u vozidel již provozovaných tak, aby nová právní úprava byla kompatibilní s podmínkami stanovenými právními normami Evropské unie. Bylo nezbytné jasně stanovit technické požadavky kladené z hlediska bezpečnosti provozu, ochrany životního prostředí, práva a povinnosti vlastníků a provozovatelů vozidel spojené s uvedením vozidel do provozu a jejich provozováním, práva a povinnosti fyzických a právnických osob, které vyrábějí a uvádějí na trh vozidla, jakož i podmínky provozování stanic technické kontroly a stanic měření emisí, včetně práv a povinností jejich provozovatelů.

Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších změn, obsahuje právní úpravu tří základních oblastí, týkající se silničních vozidel:

- registrace a registru silničních motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, zápisů údajů do registru, práva a povinnosti vlastníků a provozovatelů vozidel s tím spojená,
- schvalování typu hromadně vyráběných vozidel a jejich součástí, řízení o schválení typu a práv a povinností osob, které vyrábějí a uvádějí na trh silniční vozidla,
- způsobilosti vozidel k provozu na pozemních komunikacích, povinnosti provozovatelů vozidel uvedených do provozu, pravidelné technické prohlídky a pravidelné měření emisí ve výfukových plynech, podmínky vyřazení vozidla z provozu na pozemních komunikacích.

Oproti předchozí evidenci vozidel, která sloužila pro úřední potřeby a zápisy v evidenci neměly právní účinky, zákon zavedl registr silničních vozidel jako seznam

silničních motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, do kterého se zapisují zákonem stanovené identifikační údaje o vozidle a o jeho vlastníku, popřípadě provozovateli, není-li vlastník sám provozovatelem. V zákoně jsou zapracovány všechny dosud platné směrnice Evropského společenství, které řeší uvedenou problematiku, přičemž podrobnosti realizující obsah uvedených směrnic jsou rozpracovány v prováděcím předpisu a to včetně požadavků z oblasti registrace a označování silničních vozidel v mezinárodním provozu, vyplývajících pro zákonné úpravy České republiky z mezinárodní „Úmluvy o silničním provozu“, uzavřené ve Vídni dne 8.11.1968, v rámci Evropské hospodářské komise při Organizaci spojených národů. Tímto prováděcím předpisem je vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 243/2001 Sb., o registraci vozidel, ve znění vyhlášky č. 496/2001 Sb.

Ustanovení § 4 zákona č. 56/2001 Sb. zavedlo nový pojem „registr silničních vozidel“ (dále jen registr).<sup>9</sup> Jde o seznam, který vedou okresní úřady, následně pak od 1.1.2003 pověřené obce s rozšířenou působností. Příslušnost úřadu pro registraci vozidel určuje bydliště nebo sídlo či místo podnikání provozovatele. Zákon stanoví podmínky opravňující k nahlížení do registru a oprávnění požadovat opis nebo výpis zapsaných údajů. Tato oprávnění má pouze ten, kdo prokáže právní zájem.

Do registru se zapisuje značné množství údajů o vozidle i jeho vlastníku, popř. provozovateli, registrování některých technických parametrů se jeví jako neopodstatněné a zbytečné. Naopak se nadále neevidují výrobní čísla motorů, což z hlediska stavu na úseku páčání trestné činnosti v souvislosti s krádežemi motorových vozidel je zcela nepochopitelné a je nepochybné, že tato skutečnost je příčinou zhoršení i tak již neuspokojivé situace. Oproti předchozí právní úpravě nyní zcela chybí povinnost předložit doklad o nabytí vozidla, jako podmínka zápisu vozidla do registru. V tomto případě jde o zcela zásadní přelom ve srovnání s předchozí praxí. Z důvodové zprávy návrhu zákona vyplývá, že technický průkaz vozidla je dokladem, kterým provozovatel vozidla prokazuje vlastnictví k vozidlu nebo jiný právní titul provozovatele k vozidlu a technickou způsobilost vozidla k provozu na pozemních komunikacích. Jde o doklad, kterým úřad dosvědčuje a stvrzuje vlastnictví vozidla

---

<sup>9</sup> Registr je evidencí motorových vozidel, přípojných vozidel a provozovatelů těchto vozidel

a technický popis vozidla s jeho identifikačními údaji. Ze zákona je označen jako veřejná listina a údaje v něm uvedené jsou shodné s údaji vyžadovanými pro doklad o registraci vozidla vydávaný členskými státy Evropského společenství podle směrnice č. 99/37/ES (směrnice o registračních dokumentech).

Nově byla zavedena registrace zástavního práva k silničním vozidlům. Žádost o jeho zapsání do registru podává vlastník nebo zástavní věřitel se souhlasem vlastníka na předepsaném tiskopisu, který byl pro tento účel zaveden, přičemž žádost musí být doložena smlouvou nebo rozhodnutím o zřízení zástavního práva. Tato skutečnost je zapisována taktéž do technického průkazu vozidla. Výmaz zástavního práva je prováděn na základě žádosti vlastníka, která musí být opět doložena smlouvou nebo jiným dokladem, osvědčujícím tuto skutečnost.

Lhůta pro hlášení změn registrovaných údajů, kterou je povinen vlastník silničního vozidla, zástavní věřitel a další osoby, jichž se zápis registrovaných údajů týká, dodržet, byla nově stanovena na 10 pracovních dnů od vzniku skutečnosti zakládající změnu zapisovaného údaje.

O půlnoci z 20. na 21.12.2007 se Česká republika stala součástí schengenského prostoru a zrušila kontroly podél celé své pozemní hranice se sousedními státy. Vstupem do schengenského prostoru Česká republika ukončila dlouhé období příprav na splnění daných pravidel a převzetí všech opatření vyrovnávajících chybějící kontroly na vnitřních hranicích. Schengen je prostorem volného pohybu osob a stejně tak prostorem bezpečnosti a práva. Zrušené hraniční kontroly na vnitřních hranicích jsou nejviditelnějším, nikoliv však jediným znakem schengenské spolupráce. Členství v Schengenu znamená plné zapojení do spolupráce, která zahrnuje harmonizovaná pravidla, týkající se ochrany vnějších hranic, vízových a konzulární záležitostí, policejní spolupráce i ochrany osobních údajů. Mezi hlavní změny související se vstupem České republiky do Schengenu patří využívání Schengenského informačního systému, jehož prostřednictvím a umožněným přístupem příslušné české orgány sdílejí a vyměňují informace důležité pro zajištění bezpečnosti společného prostoru s orgány ostatních

členských států.<sup>10</sup> Pro činnost registru vozidel tato skutečnost znamenala to, že jeho součástí se stala samostatná evidence ztracených, odcizených, poškozených a zničených osvědčení o registraci, technických průkazů a tabulek s přidělenou registrační značkou, včetně evidence vyrobených zúčtovatelných tiskopisů osvědčení o registraci a technických průkazů, včetně vyrobených a nevydaných tabulek s registrační značkou. V případech, kdy dochází k registraci vozidla ve smyslu ust. § 6 zákona č. 56/2001 Sb., dochází k automatickému porovnávání zadaných údajů s Schendenským informačním systémem dle čísla VIN, série a čísla osvědčení o registraci, technického průkazu a registrační značky. V případech hlášení shody s pátráním jsou činěny další standardní kroky v rámci ohlašovací povinnosti.

---

<sup>10</sup> <http://www.mvcr.cz>

## **5. Praktické dopady změn a porovnání odbavenosti v registru řidičů a v registru vozidel po účinnosti nové právní úpravy pomocí statistických ukazatelů**

Praktické dopady změn, které přinesla nová právní úprava v roce 2001, spočívaly zejména v nepřipravenosti okresních úřadů na tuto činnost a to i přes to, že termín změny kompetencí byl znám již od počátku roku a na vlastní přípravu byl relativně dostatečný časový prostor. Hlavním problémem byl nedostatečný počet odborně vyškolených pracovníků, kteří by byli schopni náročnou činnost, řešenou v rámci vedení registru vozidel, vykonávat. Přestože práva a povinnosti z pracovně právních vztahů zaměstnanců Policie České republiky, kteří ke dni účinnosti nového zákona vykonávali činnosti v oblasti podmínek provozu vozidel na pozemních komunikacích, přešly ke stejnému dni na příslušné okresní úřady, byl počet těchto pracovníků zcela nedostatečný, nefungovala dostatečná legislativní připravenost popisované problematiky, materiálové zabezpečení, spočívající v zajišťování výroby a distribuce registračních značek, tiskopisů žádostí, tiskopisů technických průkazů a dalších nezbytných prostředků pro výkon agendy, nebylo zajištěno takřka vůbec. Neuspokojivý stav, který s sebou přinášel nemalé problémy všem okresním úřadům, byl výsledkem nekoordinovaného postupu příslušných ministerstev i přes činnost delimitační komise zřízené a pracující na úrovni Ministerstva vnitra a Ministerstva dopravy a spojů České republiky, ve spojení s nedostatečnou a často neodbornou metodickou činností, poskytovanou registrům vozidel pracovníky Ministerstva dopravy a spojů ČR. Tyto veškeré obecné problémy vznikly následkem změny subjektu, který zajišťoval přípravu změny kompetencí.

Po převodu kompetencí spojených s činnostmi dopravněsprávních agend na Magistrát hlavního města Prahy došlo v průběhu roku 2003, po důkladné analýze činnosti registru vozidel provedené vedením odboru dopravněsprávních agend MHMP, ve spolupráci s vedením magistrátu, k rozsáhlé reorganizaci, jejímž cílem byla snaha o zamezení neúměrně dlouhých čekacích dob a zvýšení odbavovací kapacity, než tomu

bylo v době před 1.1.2001 a ještě i v době následující, a to tak, aby bylo zajištěno bezproblémové a plynulé odbavení všech žadatelů, kteří úřad v daný den navštíví. Stávající počet odbavovacích oken pro veřejnost v registru vozidel odboru DSA se postupně zvyšoval až na současných 60 přepážek pro přímé odbavování veřejnosti celkem na 6 dislokovaných pracovištích registru v různých lokalitách hlavního města, z čehož 12 odbavovacích oken pracuje v rámci dvousměrného provozu.

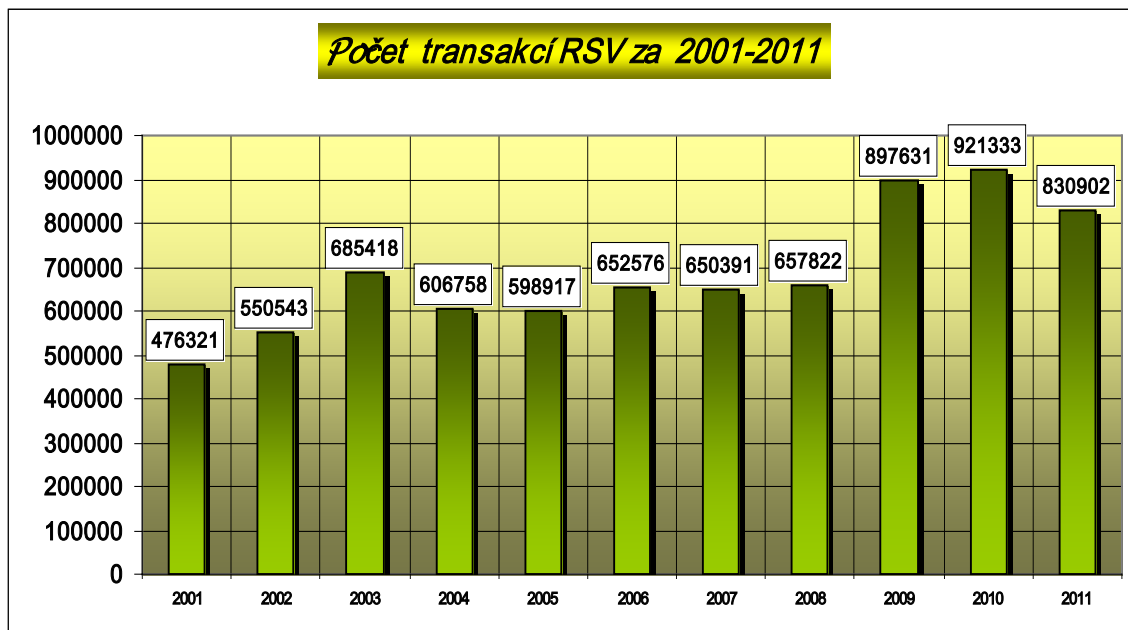
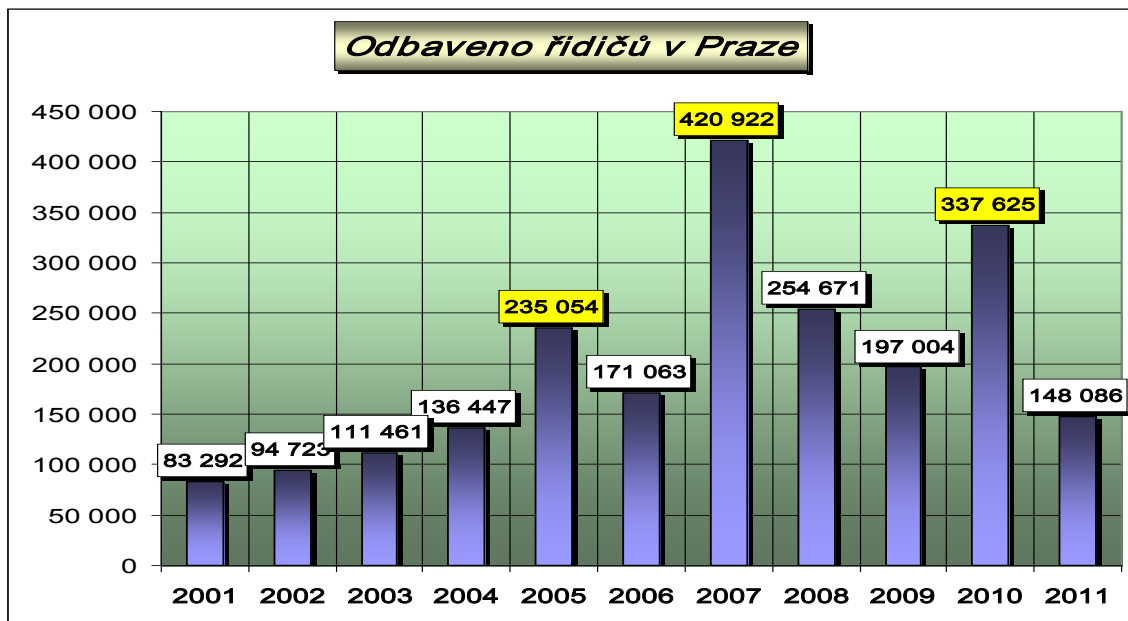
Popsané zvýšení kapacity vyřešilo dlouhotrvající neuspokojivou situaci na předmětném úseku činnosti. Přesto se v rámci uplynulého období vyskytla řada problémů, na které bylo třeba operativně reagovat. Tyto byly způsobeny změnami některých právních norem, majících vazbu na činnost registru vozidel. Například novela zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, která přinesla výrazné změny, spočívající v zavedení povinnosti platby příspěvku do fondu za nepojištěná vozidla či novela zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, z roku 2008, která zavedla poplatek na podporu sběru, zpracování, využití a odstranění vybraných autovraků v závislosti na plnění příslušného stupně emisních norem. V současné době je v působnosti hlavního města Prahy evidováno více než jeden milion provozovaných vozidel, což činí téměř jednu pětinu všech vozidel zapsaných v centrálním registru vozidel.

Díky pozornosti vedení úřadu, které problematice odbavování věnuje trvalou pozornost a v rámci přijímaných dílčích dislokačních, organizačních i technických opatření v rámci projektu „optimalizace dopravněsprávních agend“, se daří plnit úkoly na úseku vedení dopravněsprávních agend na velmi dobré úrovni. Přesto, že denně se v rámci registrace vozidel uskuteční odbavení 2 000 až 2 500 žádostí, nepřesahují čekací doby k odbavení několik minut, přičemž klienti mají možnost využít i služby elektronického objednání na vybrané pracoviště a ve zvoleném termínu. Problémem nadále zůstává značná administrativní náročnost, související s vedením písemné části registru vozidel. Proto byla v rámci optimalizace činností na základě zákonodárné iniciativy navržena novela zákona, která by umožnila digitalizaci ukládaných písemností, přičemž návrh by měl být obsahem novely, jež by měla nabýt účinnosti již počátkem roku 2013.



Pro ilustraci výsledné činnosti za uplynulých 11 let je v níže uvedených grafických vyjádřeních uveden statistický přehled, který dokumentuje počet a přehled úkonů, provedených registrem řidičů a registrem vozidel v jednotlivých letech, včetně celkového počtu.

Grafy 3 a 4: Statistika odbavenosti v registru řidičů a počet transakcí v registru vozidel



Zdroj: : Statistika odbavenosti klientů odboru dopravněsprávních agend Magistrátu hlavního města Prahy

## **6. Automobilismus jako fenomén současnosti, člověk v roli řidiče**

Život v 21. století je specifický výrazným společenským pokrokem, což nutně vyvolává řadu změn a výzev, kterým se společnost musí přizpůsobit. Jedním z největších fenoménů 20. a 21. století je automobilismus.

Vynález automobilu výrazně ovlivnil život lidstva na celé planetě, umožnil člověku svobodně a volně cestovat bez ohledu na vzdálenosti, přispěl k objevení řady turisticky atraktivních míst a zkrátil dobu cestování. Doprava se stala naprostou samozřejmostí a neodmyslitelnou součástí každodenního života člověka. S narůstající dopravou však stoupají i negativa, která přináší. Neustále se zvyšující pohyb automobilů znamená také zvyšující se hluchost, zhoršené životní prostředí a v neposlední řadě rostoucí křivku dopravní nehodovosti. Přes všechna negativa automobil je a zůstane neodmyslitelnou součástí každodenního života člověka.

Současná silniční doprava ilustruje konflikt mezi technikou a lidskými možnostmi. Nároky na psychosomatickou zdatnost řidiče stouply natolik, že se do popředí dře otázka, do jaké míry je jim člověk schopen čelit. Jedním ze současných požadavků společnosti na všeobecné vzdělání člověka je „být držitelem řidičského oprávnění“. Samotná činnost řidiče je ve své podstatě činností velmi složitou. Předpokládá, že držitel řidičského oprávnění, pomineme-li základní znalost, aplikaci a dodržování zákona, musí během řízení zvládnout mnoho úkonů spojených s jízdou. Zapojit do činnosti svoje smysly, zvládat reagovat na danou dopravní situaci a také ji spolehlivě analyzovat a především správně a přiměřeně vyřešit.

## 6.1 Motorismus a autoškolení v českých zemích z historického pohledu

Málokterý technický vynález dosáhl za tak krátký čas svého vývoje takové dokonalosti jako automobil. Od výroby prvního čtyřkolového vozidla Benz Victoria k dnešním Mercedesům uplynulo pouze 116 let. Od okamžiku, kdy z továrny panů Laurina a Klementa vyjela první voituretta typu A, k dnešní Škodě Superb, uplynula pouze 104 léta. Je to úžasné vzhledem k tomu, že automobil, jako technický vynález, si musel svou oblibu ve společnosti postupně získat. Zásahu na tom nemají pouze konstruktéři a jeho výrobci, ale především ti, kteří přes počáteční odmítavý postoj společnosti s automobilem opravdu jezdili – průkopníci motorismu.

Za průkopníka motorismu v českých zemích je považován baron Theodor von Liebieg. Narodil se v německém Gondorfu 15.6.1872. V roce 1893 byl již úspěšným podnikatelem v textilním průmyslu, sídlil v Liberci. Na podzim roku 1893 navštívil Karla Benze v Mannheimu a zajímal se o koupi vozu Victoria (první Benzův automobil na čtyřech kolech, obr. v příloze D, str. IV). Po krátké jízdě kolem zahradního záhonu byla koupě dojednána. Slib mladého Liebiega, že k Benzovi příští rok s Victorií přijede, Benze udivil. Na blázna muž nevypadal, zaplatil velkou zálohu a vizitka baron Teodor von Liebieg, Liberec v Čechách, byla dostatečnou zárukou solidnosti. V prosinci 1893 mechanik přivezl vlakem Victorií do Liberce. Liebiegovi nastaly první motoristické starosti. Celnice neměla položku automobil na seznamu, záležitost s proclením se vlekla, ale nakonec byl vůz proclen jako 1 vůz bez oje a 1 spalovací motor...

Na žádost magistrátního rady města musel složit zkoušku a předvést, že automobil bezpečně ovládá. Nezalekl se a svezl magistrátní úředníky od liberecké radnice Pražskou ulicí na dnešní Soukenné náměstí a zpět před radnici – a to před zraky mnoha libereckých občanů. Na základě této jízdy obdržel Liebieg dne 11.6.1895 povolení k obsluze samohybných vozidel, což znamenalo první řidičský průkaz v českých zemích (příloha E, str. V).

Liebiegova prvenství:

- vlastnil první opravdový automobil v českých zemích,
- získal první řidičské oprávnění v českých zemích,
- provedl první dálkovou jízdu v historii motorismu, dne 17.7.1894 jede se svým přítelem do Gongorfu, svého rodného města, a při návratu navštívil Benze v Manheimu. Benz své překvapení a nadšení vyjádřil větou: „Neodvážil jsem se doufat“.
- první jízdu na garanční prohlídku k výrobcí automobilu uskutečnil v červenci roku 1894

Další motoristické aktivity Theodora Liebiega:

- v Liberci v roce 1907 založil automobilku Reichenberg Automobil Fabrik – RAF (příloha F, str. VI),
- přesvědčil Hugo Fischera, ředitele Kopřivnické vozovny, aby postavil automobil, a sehnal potřebné patenty k jeho stavbě,
- první vůz President (příloha G, str. VI) vyjel 21.5.1889 z Kopřivnice do Vídně na jubilejní výstavu, kde vzbudily vůz i dálková jízda velkou pozornost. Tento automobil nakonec ve Vídni zůstal a sloužil pro výuku členů Rakouského automobilového klubu, v jehož předsednictví zasedal i baron Liebieg. President je tak prvním českým automobilem, na kterém se učili zájemci řídit.

## **Laurin & Klement a motorismus**

V Mladé Boleslavi začali Václav Laurin a Václav Klement vyrábět bicykly značky Slavia. Podnikavý Klement přivezl z Paříže motocykletu Panahard a Levassor domů a již v roce 1899 začal prodávat první motocykly L&K (příloha H, str. VII). Už v roce 1905 vyrobili první automobil voituretta typu A. Tento vůz byl brzy velmi oblíben (obsah motoru 1005 ccm a výkon 7 koní, dosahoval rychlosti 40 km/hod.). Podnikavý Klement nabízel i zaškolení pro řidiče těchto vozidel.<sup>11</sup>

---

<sup>11</sup> <http://www.auta5p.eu>

Zájemci, kteří nastoupili jako řidiči u majitelů, měli výuku levnější – byl to vlastně první organizovaný výcvik, první autoškola u nás, a to již v roce 1907, v Mladé Boleslavi - 2 roky před první autoškolou americkou a 3 roky po prvních autoškolách v Německu a Anglii.

Chuť k řízení automobilu rostla a z tohoto zájmu vyrůstaly další autoškoly u nás, poskytující odborné poučení. Jedna z prvních vznikla v roce 1910 v Prostějově, další potom v roce 1912 v Praze. V Praze zakládá autoškolu počátkem 30. let ing. Leo Brožík. V roce 1924 vydává učebnici „Autopříručka“ (příloha I, str. VIII) a je obdivuhodné, že osnovy této autoškoly se podobají dnešním.

První pravidla provozu a první oficiální vyhláška vyšla dne 29.1.1900 a měla 22 paragrafů, např.:

- rychlost jízdy v osadě byla rychlost koně v čerstvém klusu,
- auto musí mít obrysová světla,
- zkoušku může dělat žadatel starší 18 let,
- řidičské zkoušky dělají komisaři v Praze, Brně, Liberci, Plzni a Mladé Boleslavi.

Až do roku 1948 byly u nás autoškoly v soukromých rukou. Mnozí podnikatelé vnímali své povolání „autoškoláka“ jako své poslání a dávali mu vše. Jedním z nich byl i pan Josef Vladimír Jezbera z Jablonce nad Nisou (příloha J, str. VIII). Pro žáky připravil a vydal řadu učebních pomůcek. Osobností, na kterou nelze v souvislosti s historií autoškolství zapomenout, je pan Karel Vlášek, který působil nejprve v Klatovech a později i v Praze. V soukromé sbírce pana Jiřího Poura se dochovala jím vyrobená pomůcka, tzv. „Vláškovo divadélko“, kde žáci řešili situaci na křižovatkách. Po roce 1948 byla „autoučiliště“ zestátněna a řízení výcviku převzala ústřední výcviková správa „Autoklub Republiky Československé“ (AKRČs). Byla vydána první učební osnova a 1. listopadu 1951 byl založen Svazarm.

Stručným exkurzem do historie se dostáváme téměř k současnosti. V roce 1953 byla opět vydána nová učební osnova. Počet hodin výcviku v řízení automobilu byl zvýšen na 10 hodin z dosavadních 3 hodin a 20 minut. Od roku 1962 bylo hlavním

úkolem Svazarmu sjednotit podmínky pro výcvik v autoškolách a název se změnil na Autoškoly Svazarmu. Probíhala jednání Svazarmu o výrobě automobilních trenažerů v AOZ Olomouc. Dlouholetý pracovník podnikového ředitelství Autoškol Praha Jiří Pour od počátku aktivně spolupracoval s AOZ Olomouc na vývoji trenažerů, jako metodik zastupoval firmu Merkuria Praha a provedl více než 50 instruktáží o trenažerovém výcviku v zemích na 4 kontinentech. Trojice Jiří Pour, Jiří Hoskovec a Jiří Štikar vytvořila řadu publikací pro autoškoly. Výsledkem úspěšného řešení státního úkolu o metodice výcviku v autoškolách se podařilo vypracovat takový postup, který je využíván jak u nás, tak v zahraničních autoškolách.

Za další přínos českého autoškolství lze považovat dvojí ovládní výcvikového motocyklu, které bylo použito na výcvikových strojích Jawa – pérák, v novém uspořádání na dalších typech motocyklů bylo montováno v dílnách autoškoly v Hradci Králové. Za vrchol českého autoškolství je možné označit zavedení vícefázové přípravy žáků, které se od 1.9.1969 skládalo z výuky teorie a z celostátně zavedené zkoušky z pravidel silničního provozu testem. Do kurzu byl dále zařazen výcvik na automobilních trenažerech, praktická údržba vozidel na učebně údržby, výcvik na autocvičišti a výcvik v provozu.

## **6. 2 Autoškolství v současnosti**

V únoru roku 1990 dochází k osamostatnění autoškol, stávají se předmětem soukromého podnikání. Jak již bylo výše uvedeno, od 1.1.2001 došlo ke změně pravidel a legislativy, závěrečné zkoušky uchazečů o řidičské oprávnění provádějí zkušební komisaři, nikoliv už dopravní policie. Mění se i zastřešující organizace, nejdříve vzniká Sdružení autoškol, bývalé svazarmovské autoškoly zakládají Unii autoškol jako partnera Ústředního automotoklubu (ÚAMK). Vzniká i Asociace autoškol a dále Profesionální sdružení.

Jedním ze současných požadavků společnosti na všeobecné vzdělání člověka je „být držitelem řidičského oprávnění“. Vzhledem, ke stále se rozšiřujícímu počtu nejen

osobních, ale i dalších silničních dopravních prostředků a rozšiřující se silniční síti, je tento požadavek nutností. Samotná činnost řidiče je ve své podstatě činností velmi složitou. Předpokládá, že držitel řidičského oprávnění, pomineme-li základní znalost, aplikaci a dodržování zákona, musí během řízení zvládnout mnoho úkonů spojených s jízdou. Zapojit do činnosti svoje smysly, zvládat reagovat na danou dopravní situaci a také ji spolehlivě analyzovat a především správně a přiměřeně vyřešit.

Úkolem autoškol je naučit uchazeče o řidičské oprávnění řešit situace v každodenním dopravním prostředí. Cílem by mělo být vychovat řidiče - účastníka silničního provozu, který bude schopný správně reagovat na stále vzrůstající psychickou zátěž řidiče. Proč naučit žadatele o řidičské oprávnění jak reagovat na nejrůznější podněty v silničním provozu je jasné: ve většině případů je viníkem dopravní nehody člověk, který selhal. Činnost řidiče je společensky odpovědná právě vzhledem k nebezpečnosti dopadu selhání jedince. Jen dobrý učitel autoškoly je schopný vštípit uchazeči základy citu pro bezpečnou jízdu, respekt k dopravním zákonům i k ostatním účastníkům silničního provozu. Jediným a nejúčinnějším řešením, jak eliminovat počet dopravních nehod a jejich následků, je zavést do autoškol vysokou laťku náročnosti nejen na uchazeče, ale také na učitele, kteří jsou odpovědní za výchovu a formování řidiče. Pedagogickou činností je každá činnost, obsahem které je výchova, vzdělávání a vyučování bez ohledu na tematické zaměření činnosti. Žadatel o řidičské oprávnění je v průběhu výuky a výcviku v autoškole vzděláván a vychováván tak, aby získal znalosti a dovednosti nezbytné pro řízení motorového vozidla. Učitel autoškoly tedy při výuce a výcviku žadatelů o řidičská oprávnění bezesporu vykonává pedagogickou činnost.

V současnosti na území republiky působí 2 684 autorizovaných autoškol, které po celém území České republiky každoročně vzdělávají tisíce žadatelů o získání všech typů řidičského oprávnění.

Odpovědnost učitele autoškoly při výchově nových řidičů, při doškolovacích kurzech a rozšíření řidičského oprávnění, je založena na kvalifikovanosti, schopnostech odhadnout, zda žadatel o řidičské oprávnění dosáhl takových vědomostí, dovedností

a návyků, že je schopný podrobit se zkoušce a stát se řidičem - odpovědným účastníkem silničního provozu.

Jedním z nových nástrojů jak zvýšit kvalitu výuky a výchovy nových řidičů je i Směrnice Evropského parlamentu a rady 2006/126/ES ze dne 20.12.2006. Sjednocuje požadavky na žadatele o řidičské oprávnění, učitele autoškol a zkušební komisaře v rámci států Evropské unie, s cílem zvýšit bezpečnost silničního provozu. Vymezuje nejen požadavky na znalosti, dovednosti a chování požadované k řízení motorových vozidel na základě nových kritérií, ale také sblíží normy na zkoušky žadatelů o řidičské oprávnění a pro vydávání řidičských průkazů v rámci členských zemí Evropské unie.

### **6.3 Výuka a výcvik budoucích řidičů**

Základní výukou a výcvikem k získání řidičského oprávnění je příprava žadatele a jejich rozsah stanoví zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. Žadatel může získat základní výukou a výcvikem řidičské oprávnění na skupiny a podskupiny řidičských oprávnění AM, A1, A, B1, B, T. Sdruženou, rozšiřující a doplňovací výukou a výcvikem je pak příprava žadatele na získání řidičského oprávnění pro kombinaci dvou a více skupin a podskupin řidičského oprávnění, na rozšíření již získaného řidičského oprávnění nebo na rozšíření řidičského oprávnění s určitým omezením.

Předmětem výuky a výcviku žadatelů o řidičská oprávnění je získání potřebných teoretických a praktických znalostí, dovedností a návyků k řízení motorových vozidel v provozu na pozemních komunikacích.

Výuka obsahuje:

- výuku předpisů o provozu vozidel,
- výuku o ovládání a údržbě vozidla,
- výuku teorie řízení a zásad bezpečné jízdy,



- výuku zdravotnické přípravy.

Výcvik obsahuje:

- výcvik v řízení vozidla,
- výcvik praktické údržby vozidla,
- praktický výcvik zdravotnické přípravy.

Rozsah výuky a výcviku je rozdělen podle druhu výuky a výcviku a podle jednotlivých skupin nebo podskupin řídičských oprávnění, k jejichž získání se výuka a výcvik provádí. Obsah a rozsah jednotlivých druhů výuky a výcviku stanoví prováděcí předpis (vyhláška Ministerstva doprav a spojů č. 167/2002 Sb.).

### **6.3.1 Obsah a rozsah výuky k získání řídičského oprávnění**

Výuka předpisů o provozu na pozemních komunikacích dle výše uvedené vyhlášky obsahuje následující tematické celky:

- předpisy o provozu na pozemních komunikacích,
- řešení dopravních situací,
- předpisy související s provozem na pozemních komunikacích v rozsahu nezbytném pro příslušnou skupinu nebo podskupinu řídičského oprávnění,
- předpisy o řídičských oprávněních a řídičských průkazech,
- doklady potřebné při provozu vozidla podle příslušné skupiny nebo podskupiny řídičského oprávnění,
- občanskoprávní a trestněprávní odpovědnost řidiče, rozsah a podmínky pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem motorových vozidel podle zvláštního právního předpisu.

Výuka o ovládání a údržbě vozidla obsahuje:

- všeobecný popis a sestavu vozidla příslušné kategorie,
- popis základních soustav vozidla, jejich charakteristiku, účel, činnost a základní údržbu, zásady jejich správného používání,

- ovládací ústrojí vozidla, ovladačů a sdělovačů, jejich umístění a označení,
- základní provozní údaje vozidla,
- zásady preventivní údržby vozidla a její význam pro bezpečnost a hospodárnost provozu a ochranu životního prostředí,
- postup při provádění základní údržby a jednoduchých oprav vozidla,
- nejrozšířenější závady a poruchy vyskytující se na vozidle a základní postupy při jejich zjišťování,
- v případě, že se jedná o výuku u osoby tělesně postižené, která bude řídit vozidlo konstrukčně přizpůsobené jejímu zdravotnímu stavu, provádí se výuka o ovládání a údržbě vozidla o vozidlu konstrukčně přizpůsobeném zdravotnímu stavu tělesně postižené osoby v rozsahu výše uvedených bodů.

Výuka teorie řízení a zásad bezpečné jízdy obsahuje tyto tematické celky:

- činitele ovlivňující bezpečnost silničního provozu na pozemních komunikacích,
- vliv alkoholu, drog, léčiv, stavu mysli a únavy na chování řidiče,
- právní úpravy doby jízdy a doby odpočinku,
- problematika vzájemných vztahů jednotlivých účastníků provozu na pozemních komunikacích (dopravní etika),
- specifická rizika plynoucí z nedostatku zkušeností ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích a nejzranitelnějších kategorií uživatelů pozemních komunikací (děti, chodci, cyklisté a osoby těžce zdravotně postižené) a specifická rizika plynoucí z reakcí tělesně postižených řidičů, kteří řídí vozidla konstrukčně přizpůsobená jejich postižení,
- vliv technického stavu vozidla na bezpečnost jízdy,
- pravidla týkající se používání vozidel s ohledem na životní prostředí,
- základní fyzikální podmínky jízdy vozidla,
- základní postupy řidičských dovedností při rozjetí vozidla, řazení rychlostních stupňů, používání brzd, zastavování a couvání,
- nejdůležitější zásady týkající se sledování bezpečné vzdálenosti mezi vozidly, přilnavosti pneumatik a brzdné dráhy v závislosti na adhezních podmínkách,
- jízda s přívěsem, vlečení vozidel,
- uložení a přeprava nákladu,

- rizikové faktory jízdy automobilu v různých situacích, za různých povětrnostních a klimatických podmínek, vlivy změny počasí, denní a noční doby,
- charakteristiky různých typů komunikací a řešení krizových situací,
- doby vnímání, posuzování, rozhodování a reakce, zásady předvídavosti, rozpoznání a řešení kritických situací,
- rozbor příčin dopravních nehod,
- zařízení pro bezpečnost vozidel, zejména používání bezpečnostních pásů a zadržných systémů, faktory aktivní a pasivní bezpečnosti vztahující se k vozidlu a přepravovaným osobám,
- jízda s vozidlem vybaveným elektronickými řídicími systémy k ovládní vozidla,
- seznámení s integrovaným záchranným systémem,
- seznámení se zásadami potřebnými pro čtení v silniční mapě.

Výuka zdravotnické přípravy obsahuje:

- prevence dopravních nehod ze zdravotních příčin,
- obecné zásady jednání při dopravních nehodách,
- zásady první pomoci a poskytování první pomoci při jednotlivých poraněních,
- stavy bezprostředně ohrožující život,
- možnosti a způsoby použití jednotlivých zdravotních pomůcek, které jsou ve výbavě lékárničky vozidla.

### **6.3.2 Obsah a rozsah praktického výcviku k získání řidičského oprávnění**

Praktický výcvik v řízení vozidla se provádí ve třech po sobě jdoucích etapách.

Výcvik je zaměřen:

- v první etapě na provedení kontroly vozidla před jízdou a základní úkony řidiče před zahájením jízdy, nácvik a zvládnutí základních řidičských dovedností nutných pro ovládní vozidla volantem, pedálem akcelérátoru, spojkou, řazením, provozní a parkovací brzdou,

- v druhé etapě na procvičování získaných základních řidičských dovedností v městském a mimoměstském provozu s nízkou hustotou provozu vozidel s důrazem na dodržování předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zásad bezpečné jízdy, jízdu vyšší rychlostí, nácvik a zvládnutí dalších řidičských dovedností v různých situacích v provozu, ovládání výstroje a výbavy vozidla, například stěrače a ostřikovače skel, odmlžování, klimatizace nebo osvětlení vozidla, pro jeho bezpečný provoz a na jízdu za snížené viditelnosti,
- ve třetí etapě na dosažení plné samostatnosti při řízení vozidla v hustém městském a mimoměstském provozu, na různých kategoriích pozemních komunikací, řízení vozidla za ztížených podmínek, řešení složitých dopravních podmínek a dopravních situací a na jízdu za snížené viditelnosti.

Výcvik v praktické údržbě vozidla je zaměřen na:

- nácvik jednotlivých úkonů základní údržby vozidla, kontrolu a ošetření základních soustav vozidla a doplnění pohonných hmot,
- dodržování zásad bezpečnosti práce a používání technických zařízení při provádění jednotlivých úkonů údržby, ošetřování a oprav vozidla,
- nácvik zjišťování a odstraňování jednoduchých závad a poruch na vozidle,
- výměnu kola,
- základní úkony nutné k zajištění osvětlení vozidla, například výměnu žárovek, pojistek apod.,
- připojení tažného lana nebo tažné tyče.

Výše uvedený výcvik v praktické údržbě se u osob tělesně postižených přizpůsobí možnostem vyplývajícím z jejich zdravotního postižení.

Praktický výcvik zdravotnické přípravy je zaměřen na:

- nácvik poskytování první pomoci při různých poraněních a stavech,
- nácvik zástavy krvácení,
- nácvik použití jednotlivých prostředků z výbavy lékárničky,
- nácvik a zvládnutí vyprošťovacího manévru zraněné osoby z vozidla,

- nácvik a zvládnutí úkonů neodkladné resuscitace.<sup>12</sup>

Výzkumem odborníků na dopravu bylo zjištěno, že v ideální přípravě řidiče by měly být přítomny následující 4 fáze:

1. Ovládání vozidla
2. Řešení a zvládnání běžných dopravních situací
3. Cíl a kontext jízdy
4. Životní cíle, schopnosti pro smysluplný život

Aby se mohl řidič plně věnovat řešení dopravních situací, musí mít plně zautomatizováno technické ovládání vozidla, musí být tedy schopen řídit vozidlo podvědomě, zvláště pokud se jedná o běžné řidičské úkony. Je tedy třeba jednoznačně definovat, které úkony považovat za základní a nezbytné, jim pak věnovat náležitou pozornost a opakovat je do fáze, kdy je budoucí řidič provádí plně automaticky. S tím souvisí nutnost mít vytvořenu metodiku, co a jak je třeba žáky prakticky učit, tzn. všechny základní úkony související s ovládáním vozidla za okolností běžného silničního provozu. Na druhou stranu je třeba si uvědomit, že nadměrný počet vyučovaných úkonů (především prvků z vyšší školy jízdy) může vést především u slabších jedinců k pocitu přetíženosti, bezradnosti, ze strany poskytovatele výcviku pak nejednou k formálnosti. S ohledem na skutečnost, že při vlastním praktickém výcviku nebývá čas na vysvětlování podstaty procvičovaných úkonů, musí této fázi předcházet teoretická část, účelně seznamující uchazeče o řidičské oprávnění s podstatou úkonů, jež budou procvičovány. Je třeba uvedenou látku přednést uceleně a metodicky, dále pak je nezbytné trvat na tom, aby žák před prvním samostatným usednutím za volant prokázal příslušné znalosti a pochopení přednesené látky – v opačném případě sklouzne praktický výcvik k formalismu.

Druhá fáze přípravy – řešení a zvládnání běžných dopravních situací – tradičně byla a doposud je hlavní oblastí, na kterou se koncentruje pozornost při výcviku budoucích řidičů. Jedná se především o pragmatickou aplikaci příslušné legislativy při

---

<sup>12</sup> Počet hodin v jednotlivých předmětech základní výuky a výcviku je stanoven v příloze č. 3 k zákonu č. 247/2000 Sb.

řízení motorového vozidla, pozornost je věnována především řešení běžných dopravních situací a sledování dopravních značek. Žáci mívají problém především při sledování relevantních dopravních značek, zvolení příslušné taktiky při řešení konkrétních situací, a to ve spojení s dalšími reakčními dobami, jež mají původ jednak v nezkušenosti, jednak přetrvávají problémy při technickém ovládnutí vozidla (nedostatečné automatismy). Četné výzkumy dokládají, že jedinci, kteří absolvovali před získáním řidičského oprávnění větší počet praktických jízd, bývají méně často účastníky dopravních nehod (zaviněných i nezaviněných). Z uvedeného důvodu přetrvává tendence klást právě na tuto fázi přípravy řidiče rozhodující důraz.

Jak bylo uvedeno výše, příprava řidiče klade pragmaticky důraz (z důvodu metodiky provádění praktické závěrečné zkoušky) především na druhou etapu, tedy řešení běžných dopravních situací v kontextu s adekvátní technikou ovládnutí vozidla. Velký vliv na bezpečnost jízdy má ovšem rovněž volba účelu jízdy, tedy proč, kam, s kým a kdy jízdu uskutečnit. Je nasnadě, že rozhodnutí, zda je nutné jízdu uskutečnit, volba trasy apod. mohou hrát významnou roli v oblasti dopravní nehodovosti. Především zkušenější řidiči si jsou tohoto vědomi, bohužel však se uvedené zásady ani náznakem nezmiňují v přípravných řidičských kursech.

Závěry různých výzkumných prací v oboru psychologie naznačují, že úroveň vyspělosti osobnosti, jakož i aktuální životní cíle jedince, přímo korelují s jízdním stylem, který jedinec obvykle volí. Zvláště u nezralých mladých jedinců hraje problematika přímé souvztažnosti mezi stupněm zralosti osobnosti a dopravní nehodovostí zásadní roli. Je třeba si uvědomit, že na jedné straně žádá moderní doba, aby se držení příslušného řidičského oprávnění stalo součástí základního vzdělání, na druhé straně tak vykonávají činnost potenciálně nebezpečnou pro široké okolí jedinci často nezralí, bez adekvátních osobnostních kvalit.

Pokud je porovnávána nehodovost mladých čerstvých řidičů s čerstvými řidiči vyššího věku (typicky nad 25 let věku), je zjevné, že ti starší, a tedy zpravidla sociálně vyvráležší, jsou významně méně často účastníky dopravních nehod. Na první pohled je zřejmý závěr, že k řidičskému oprávnění se dostávají jedinci ve věku osobnostní

nezralosti, přičemž (pomineme-li riziko přítomnosti psychopatologie) jejich bazální životní cíle bývají nejménou přinejmenším problematické. Ideálním by možná bylo posunout minimální věk, kdy se jedinec může stát řidičem např. pro typickou skupinu řidičského oprávnění sk. B na 21 let, přičemž před zahájením kurzu by každý žadatel musel doložit, že úspěšně prošel příslušným dopravně-psychologickým vyšetřením. S ohledem na panující společenské zvyklosti v naší (evropské) společnosti je prosazení něčeho podobného zřejmě nemyslitelné, ale zcela určitě by se změnila údaje a čísla, uváděná v další kapitole. Jak ovšem bylo konstatováno výše, první dvě úrovně přípravy řidiče lze ovlivňovat při vlastním výcviku, třetí úroveň z větší či menší části rovněž, čtvrtou má pak každý jedinec ve své moci, neboť se jedná o jeho niterné postoje k vlastnímu životu a společnosti.

Přes dílčí zlepšení není situace v oblasti bezpečnosti silničního provozu v naší zemi ve srovnání s většinou ostatních států EU nijak optimistická. Statistiky denně neúprosně informují o neúnosné situaci na českých pozemních komunikacích. Řidiči jsou často nedostatečně připraveni pro každodenní provoz, jejich kázeň je nezřídka katastrofální a mnozí nerespektují ani základní principy vzájemné ohleduplnosti a slušnosti. Toto se bohužel týká čím dál častěji také řidičů - profesionálů. Vše začíná již při přípravě v autoškolách, kde výuka a výcvik probíhají často formálně. Současný systém závěrečných zkoušek je nedostatečně motivující a v konečném důsledku mnohdy také pouze formální. S výše uvedenými problémy se ve větší či menší míře potýkají či alespoň donedávna potýkaly všechny státy EU. Jediným schůdným řešením se vždy ukázal celostní přístup k uvedené problematice, tj. současné ošetření systému výuky a výcviku nových řidičů a periodického školení vybraných kategorií řidičů, společně se systémem všeobecné prevence doprovázené sankčně motivační soustavou. Systém vzdělávání řidičů v ČR je třeba postavit na zcela nových základech, přičemž je třeba opustit teoretický model, na němž stálo autoškolství do roku 1989. Nejefektivnější se jeví přístup, kdy základem je náročná závěrečná zkouška v žádoucím rozsahu v prostředí s nízkou úrovní potenciální korupce (aktivně stimuluje žáka k dosažení objektivně potřebných kompetencí), na její úroveň působí adekvátně nastavený a současně reálně existující sankčně motivační systém, který je současně dalším silným motivátorem žáka při jeho přípravě na závěrečnou zkoušku. Žák pak v konečném

důsledku volí přiměřeně náročnou přípravu (a samozřejmě přiměřeně kvalitního poskytovatele uvedené přípravy), přičemž kromě neoddiskutovatelného zvýšení kompetencí nových řidičů bude možno výrazně snížit byrokratickou přítomnost státu ve fázi přípravy na závěrečnou zkoušku (neefektivní kontroly apod.).<sup>13</sup>

---

<sup>13</sup> Projekt TWIST – Návrh nové koncepce přípravy řidičů, jejich přezkušování a zásad sankčně motivačního prostředí



## 7. Dopravní nehodovost a lidský činitel

Dopravní nehody na našich silnicích si neustále vybírají krutou daň v podobě zmařených lidských životů a nejednou nevratných škod na zdraví. Silniční dopravní nehody patří mezi nežádoucí společenské jevy mající dalekosáhlý dopad na život společnosti. Dle Světové zdravotnické organizace byla dopravní nehoda v roce 2004 příčinou cca 2,2 % všech úmrtí, v roce 2030 by se uvedené číslo mělo zvýšit až na 3,6 procenta. Na celém světě zemře 1,3 milionu lidí ročně v důsledku dopravních nehod, v Evropském regionu Světové zdravotnické organizace se tento počet odhaduje na 120 000 osob, 2 miliony lidí jsou zraněny a postiženy každý rok. Odpovědí na tento problém bylo rozhodnutí vlád po celém světě zaujmout aktivní postoj k tomuto tématu. Valné shromáždění OSN vyhlásilo v březnu roku 2010 „Dekádu aktivit k podpoře bezpečnosti silničního provozu“, která poskytuje zemím rámcovou strukturu, jak podpořit aktivity k záchraně životů na silnicích. Světová zdravotnická organizace byla pověřena hlavní a celkovou koordinací této kampaně.

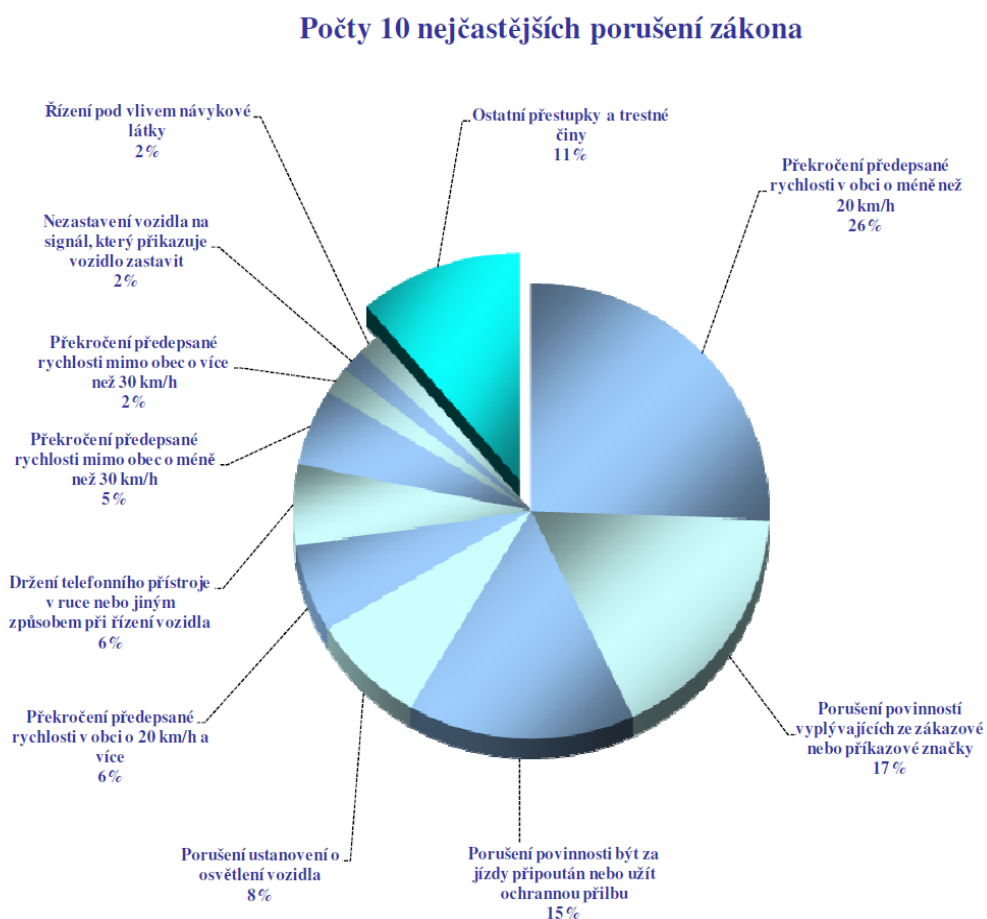
Česká republika stále patří mezi ty členské státy Evropské unie, které mají vysoký počet usmrcených osob v dopravě. V Česku je v přepočtu na milion obyvatel usmrceno každoročně téměř 3x více osob než v Nizozemsku, Švédsku nebo ve Velké Británii, a jen za posledních 10 let zemřelo v důsledku dopravních nehod na českých silnicích téměř 11 000 osob a více než tři stovky tisíc osob utrpělo zranění. Přesto, že se situace v naší republice postupně zlepšuje a počet usmrcených každoročně klesá, je ale stále vysoký oproti motoristicky vyspělým státům. Dekáda aktivit pro bezpečnost silničního provozu na léta 2011 – 2020 OSN je příležitostí, jak se zapojit do účinného boje s dopravní nehodovostí, a to jak v oblasti prevence, tak i represe. Dekáda dává prostor k zapojení se do aktivit státním institucím, občanským sdružením, médiím i jednotlivcům v souladu s jejím ústředním heslem „Společně můžeme zachránit miliony životů...“.<sup>14</sup>

---

<sup>14</sup> <http://www.szu.cz/tema/podpora-zdravi/dekadu-aktivit-pro-bezpecnost-silnicniho-provozu-na-leta>

Jak bylo výše uvedeno, Evropa vyhlásila v roce 2000 prohlášení, že jedním z cílů v rámci strategie bezpečnosti silničního provozu je snížit počet usmrcených v roce 2010 na polovinu ve srovnání s přelomem milénia. V této souvislosti je třeba se zamyslet, zda současná příprava nových řidičů probíhá optimálním způsobem? Odborníci v oblasti dopravní bezpečnosti dlouhodobě akceptují názor, že v cca 96% se na nehodách přímo či nepřímo podílí lidský faktor, přičemž za přímého viníka jej lze označit v přibližně 65% případů. Kromě čistě lidských rozměrů mají dopravní nehody i nemalý ekonomický dopad.

**Graf 5: Statistika nejčastěji páchaných přestupků proti bezpečnosti silničního provozu**



Zdroj: [http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni\\_doprava](http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava)

Snížit nepříznivé hodnoty dopravní nehodovosti lze příznivým působením na stav silniční sítě, kvalitu vozového parku, ale především pak na lidský faktor, tedy na účastníka silničního provozu. Jeho chování v provozu lze ovlivnit předchozí cílenou přípravou (jedná se např. o dopravní výchovu mládeže, výuku a výcvik zájemců o získání řidičského oprávnění v autoškolách), kvalitním a náročným provedením závěrečných kvalifikačních zkoušek budoucích řidičů, případně stanovených kategorií tzv. řidičů z povolání, účelným prováděním dozoru nad děním v silničním provozu, důsledným a kvalifikovaným projednáváním zjištěných deliktů.

## ZÁVĚR

*„V dobách, kdy po silnicích a cestách byla prováděna doprava osob a nákladů prostředky pomalými, formanskými vozy a dostavníky, kdy v dopravě nebylo známo slovo spěchá a život nevyžadoval rychlosti, kdy se neznalo přísloví "Čas jsou peníze", nebylo též nutné zkoumati způsobilost řidiče toho či onoho dopravního prostředku, poněvadž se neznalo slovo tempo a bylo na všechno dosti času.*

*Později však, když hustota dopravy stoupla častějším cestováním osob, stoupla také již její rychlost, byly stavěny lehčí vozy, do nichž zapřaháni rychlí koně a k jejich řízení vybírání zvláště dobří a zkušení vozkové. Zde jest počátek kladení důrazu na schopnost a spolehlivost řidiče vozidla.*

*Posléze vstupem motorového vozidla do veřejné dopravy značně se zvýšila nejen rychlost, ale i hustota tohoto nejdůležitějšího činitele hospodářského podnikání, a tím stoupla i možnost neštěstí.*

*Zde nastala nutnost, v zájmu veřejné bezpečnosti života i majetku, aby byla úředně přezkoumána schopnost řidičů rychlých dopravních prostředků. Řidiči musili podati důkaz, že mají vlastnosti, jež řízení vozidla vyžaduje a že jsou schopni toto bezpečně ovládati.“*

V samotném závěru jsem použila slova Karla Antonína Syřínka, kterými v roce 1939 předmluvil svou publikaci „200 otázek a odpovědí ku státní zkoušce řidičské“. Nyní, o několik desítek let později, možná vyvolávají úsměv, ale je nesporně zřejmé, že již tenkrát byla věnována této problematice náležitá a té době jistě adekvátní pozornost.

Výchova a příprava budoucího řidiče ani dnes neprobíhá ve vzduchoprázdnu, každý z adeptů je permanentně ovlivňován širšími či užšími sociálními vazbami. Právě ty rozhodují o ochotě budoucího řidiče akceptovat nejen příslušné zákonné požadavky, ale i otázky související spíše s morální stránkou věci. Je všeobecně uznáváno, že dění

na silnicích poměrně těsně kopíruje dění ve společnosti, a to nejen v oblasti vlastního dodržování platné legislativy, ale i v oblasti životních hodnot, úcty k ostatním občanům apod.

Vzhledem k současnému stavu v dopravě, v oblasti autoškolství a školení profesní způsobilosti řidičů, a vzhledem k negativním zjištěním při kontrolách jejich provozovatelů, připravuje Ministerstvo dopravy, odbor provozu silničních vozidel, nový zákon pro oblast získávání a zdokonalování odborné způsobilosti žadatelů o řidičská oprávnění a profesní způsobilosti řidičů, který by měl nabýt účinnosti v polovině roku 2013. Základním principem nové právní úpravy je nastavení nového systému, kde je středobodem a základním kontrolním parametrem činnosti provozovatelů autoškol a školících středisek zkouška z odborné způsobilosti žadatele a zkouška profesní způsobilosti řidiče. Podstatou je vznik státní zkušební organizace s celorepublikovou působností, jejíž hlavní prioritou bude kvalitní výkon závěrečných zkoušek, v souladu s aktuální právní úpravou a dotčenými Směrnicemi ES v evropském standardu. Je třeba zajistit, aby se závěrečné zkoušky staly skutečně účinným prostředkem při rozhodování, zda uchazeče připustit k samostatné praxi či nikoliv, a požadovaná kvalita se tak musí stát číslem jedna.

## SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

KUČERA, I., *Jak se stanu dobrým šoférem*. 5. doplněné vydání. Praha, nakl. Vojtěch Šeba, 1939

Časopis *Auto* č. 8, ročník 1932, rubrika „úřední zprávy“

*Aktuality československého práva automobilového*, sešit 2/1936, vydal Autoklub republiky Československé

SRNEC, D., SLAVÍK, K., *Jak získám řidičský průkaz*. 1. vyd. Praha, Naše vojsko, 1955.

*Instrukce o práci dopravních inspektorátů veřejné bezpečnosti*, vyd. Ministerstvo vnitra, Praha, 1956

LEITNER, M., KOPECKÝ, Z., LUKÁŠEK, VL., *Bezpečnost silničního provozu*. 1. vyd. Praha, Eurounion, s.r.o., 2001

LEITNER, M., KOPECKÝ, Z., LUKÁŠEK, VL., *Zákon o provozu na pozemních komunikacích*. 1. vyd. Praha, LINDE Praha, a.s., 2001

PAVLÍČEK, K., KOPECKÝ, Z., *Občan a silniční motorové vozidlo*. 1. vyd. Praha, Eurounion, s.r.o., 1995

KYNCL, J., *Historie dopravy na území České republiky*. Praha, nakl. Vladimír Kořínek, 2006, ISBN 80-903184-9-5

KUČEROVÁ, H., *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 1. vyd. Praha, Nakladatelství Leges, s.r.o., 2008, ISBN 978-80-87212-03-5

WELLNER, A., STANKO, S., *Výklad o nových nařízeních pro jízdu motorovými vozidly*. Vyd. Národní Autoklub Čech a Moravy, 1940

ŠTEMBERK, J., *Automobilista v zajetí reality*. Univerzita Karlova v Praze, Karolinum 2008, ISBN 978-80-246-1461-8

SYŘÍNEK, K. A., *200 otázek a odpovědí ku státní zkoušce řidičské*. Vlastní náklad, tisk Knih tiskárna Josefa Šefla v Berouně, 1939

Vládní nařízení č. 243 Sb. z. a n. ze dne 27.9.1939 o připuštění osob a vozidel k dopravě na silnicích.

Vládní nařízení č. 54/1953 Sb., o provozu na silnicích.

Vyhláška Ministerstva dopravy č. 197/1953 Ú.l., o podmínkách pro provoz vozidel na silnicích ve znění pozdějších předpisů.

Vyhláška Ministerstva vnitra č. 145/1956 Ú.l., o provozu na silnicích.

Vyhláška FMD č. 41/1984 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů.

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

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

Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů 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.

Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 31/2001 Sb., o řidičských průkazech a o registru řidičů.

Zákon č. 56/2001 S., 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.

Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 243/2001 Sb., o registraci vozidel

Dále byly použity archivní a statistické údaje Policie České republiky, Správy hl. m. Prahy – oddělení dopravněsprávních agend DI a odboru dopravněsprávních agend Magistrátu hlavního města Prahy.



# SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK A GRAFŮ

## Seznam grafů:

GRAF 1: STATISTIKA POČTU DRŽITELŮ ŘIDIČSKÉHO PRŮKAZU S TRVALÝM BYDLIŠTĚM V HLAVNÍM MĚSTĚ PRAZE .....	29
GRAF 2: STATISTIKA POČTU ŘIDIČŮ REGISTROVANÝCH ODBOREM DOPRAVNĚSPRÁVNÍCH AGEND MAGISTRÁTU HL. MĚSTA PRAHY, KTEŘÍ DOSÁHLI 12 BODŮ .....	34
GRAF 3: STATISTIKA ODBAVENOSTI V REGISTRU ŘIDIČŮ .....	41
GRAF 4: POČET PROVEDENÝCH TRANSAKČÍ V REGISTRU VOZIDEL .....	41
GRAF 5: STATISTIKA NEJČASTĚJI PÁCHANÝCH PŘESTUPKŮ PROTI BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU .....	58

# SEZNAM PŘÍLOH

PŘÍLOHA A – VŮDČÍ LIST.....	I
PŘÍLOHA B – UČEBNÍ OSNOVA ZÁKLADNÍHO A ZDOKONALOVACÍHO ŠKOLENÍ ZKUŠEBNÍCH KOMISAŘŮ .....	II
PŘÍLOHA C - VZOR ŘIDIČSKÉHO PRŮKAZU PODLE VZORU EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ .....	III
PŘÍLOHA D - BENZ VICTORIA - PRVNÍ BENZŮV AUTOMOBIL NA 4 KOLECH .....	IV
PŘÍLOHA E - PRVNÍ ŘIDIČSKÝ PRŮKAZ V ČESKÝCH ZEMÍCH .....	V
PŘÍLOHA F - ZAKLÁDACÍ LISTINA RAF - REICHENBERG AUTOMOBIL FABRIK .....	VI
PŘÍLOHA G - PRVNÍ VŮZ L&K PRESIDENT (1889) .....	VI
PŘÍLOHA H - PRVNÍ MOTOCYKL L&K (1903) .....	VII
PŘÍLOHA I - ING. LEO BROŽÍK, UČEBNICE "AUTOPŘÍRUČKA" (1924) .....	VIII
PŘÍLOHA J - REKLAMA AUTOŠKOLY J. V. JEZBERY Z JABLONCE NAD NISOU .....	VIII

# PŘÍLOHY

## Příloha A – Vůdčí list

Čís. 798  
ex. 1935.



### Vysvědčení o zkoušce.

Pan Hanus Edel bytem v Janově  
Čís. 41.983 ai 55.  
46 o. v. Rokycany

narozený v Rusé Ruské v Polsku dne 16. února 1899  
podrobil se zkoušce předepsané § 23. min. nařízení ze dne 28. dubna 1910, ř. z. čís. 81 — jako  
samostatný řidič motorových vozidel dne 31. října 1935.

V důsledku příznivého výsledku této zkoušky i jízdy na zkoušku vykonané na 22 k. s.  
osobním voz. Škoda - Populár prohlašuje se za způsobilého  
k samostatnému řízení osobních **autom. vozů s výb. motorem.**

V Chrástě, dne 31. října 1935 Ing. Daroslav Kepka  
zkoušební komisař.

Škoda na registračním listě 70.  
9/104/35

**Vůdčí list.**  
12 LIST. 1935

Pan Hanus Edel 

prokázal dle hořejšího vysvědčení o zkoušce řídičské odbornou znalost k řízení mot. vozidel; uděluje  
se mu tudíž podle § 22. min. nařízení ze dne 28. dubna 1910, ř. z. čís. 81, úřední povolení  
k samostatnému řízení osobních **automob. vozů s výbušným**  
**motorem.**

**Okresní hejtmán;**  
Účinná rada politické správy;  
Proty

**Příloha B – Učební osnova základního a zdokonalovacího školení zkušebních komisařů**

Příloha č. 4 k vyhlášce č. 167/2002 Sb.

**UČEBNÍ OSNOVA  
základního a zdokonalovacího školení pro zkušební komisaře**

	Obsah školení – předmět	Počet hodin	
		Základní školení	Zdokonalovací školení
1.	Právní problematika	20	16
2.	Základy psychologie	20	6
3.	Základy pedagogiky	26	6
4.	Metodika výuky a výcviku v autošколе (včetně prověření a nácviku vědomostí a dovedností)		
	I. Teoretické předměty	56	14
	a) Předpisy o provozu vozidel	10	3
	b) Ovládání a údržba vozidla	10	2
	c) Konstrukce vozidel	20	6
	d) Teorie řízení a zásady bezpečné jízdy	16	3
	II. Praktické předměty	36	12
	a) Výcvik v řízení vozidla	28	6
	b) Praktická údržba vozidla	8	6
5.	Zkoušky z odborné způsobilosti		
	I. Organizace zkoušek (právní normy a předpisy, statut zkušebního komisaře, správní činnosti, výcviková dokumentace)	60	12
	II. Metodika provádění dílčích zkoušek včetně nácviku činnosti (postup a kritéria hodnocení znalostí, pomůcky zkušebního komisaře)	50	6
	a) Předpisy o provozu vozidel	6	2
	b) Ovládání a údržba vozidla	16	2
	c) Výcvik v řízení vozidla		2
	- základní řídičské dovednosti (1. část)	14	
	- provoz na pozemních komunikacích (2. část)	14	
6.	Závěrečná zkouška, přezkoušení	6	4
7.	Nácvik při provádění zkoušky	16	
<b>Minimální počet hodin</b>			
<b>CELKEM</b>		<b>290</b>	<b>76</b>

**Poznámka:** Výuka a výcvik předmětu zdravotnická příprava nejsou obsahem tabulky.

Příloha C – Vzor řidičského průkazu podle vzoru Evropských společenství



	I.	II.	III.	IV.
13. 99.99.99	A1	99.99.99	99.99.99	99.99.99.99.99
	A	99.99.99	99.99.99	99.99.99.99.99.99
14. 99.99.99	B1	99.99.99	99.99.99	99.99.99.99.99.99
	B	99.99.99	99.99.99	99.99.99.99.99.99
	C1	99.99.99	99.99.99	99.99.99.99.99.99
	C	99.99.99	99.99.99	99.99.99.99.99.99
	D1	99.99.99	99.99.99	99.99.99.99.99.99
	D	99.99.99	99.99.99	99.99.99.99.99.99
	B2	99.99.99	99.99.99	99.99.99.99.99.99
	C2	99.99.99	99.99.99	99.99.99.99.99.99
	C2E	99.99.99	99.99.99	99.99.99.99.99.99
	CE	99.99.99	99.99.99	99.99.99.99.99.99
	CEE	99.99.99	99.99.99	99.99.99.99.99.99
	DE	99.99.99	99.99.99	99.99.99.99.99.99
	AM	99.99.99	99.99.99	99.99.99.99.99.99
	T	99.99.99	99.99.99	99.99.99.99.99.99
15.		99.99.99.99.99	999.99	
		71.0887854.02.1.189		

A. Průkaz k jízdě na vozidlech  
 B. Průkaz k jízdě na vozidlech  
 C. Průkaz k jízdě na vozidlech  
 D. Průkaz k jízdě na vozidlech  
 E. Průkaz k jízdě na vozidlech  
 F. Průkaz k jízdě na vozidlech  
 G. Průkaz k jízdě na vozidlech  
 H. Průkaz k jízdě na vozidlech  
 I. Průkaz k jízdě na vozidlech  
 J. Průkaz k jízdě na vozidlech  
 K. Průkaz k jízdě na vozidlech  
 L. Průkaz k jízdě na vozidlech  
 M. Průkaz k jízdě na vozidlech  
 N. Průkaz k jízdě na vozidlech  
 O. Průkaz k jízdě na vozidlech  
 P. Průkaz k jízdě na vozidlech

**Příloha D – Benz Victoria – první Benzův automobil na 4 kolech**





Příloha E – První řidičský průkaz v českých zemích

P. № 7

Bescheinigung.

Dem Stadtrath für Reichenberg wird  
sinnlich bescheinigt, daß Jann Hübner  
fürsich nun Liebig mit seinem  
Benzin Motor Wagen unter zulässiger  
Stückzahl einen Probeaufsatz abzugeben  
das Jahr 1893 ungenummerter und  
daß sich seit dem Antritt des  
selben nicht der geringsten Unfälle  
angehen hat.

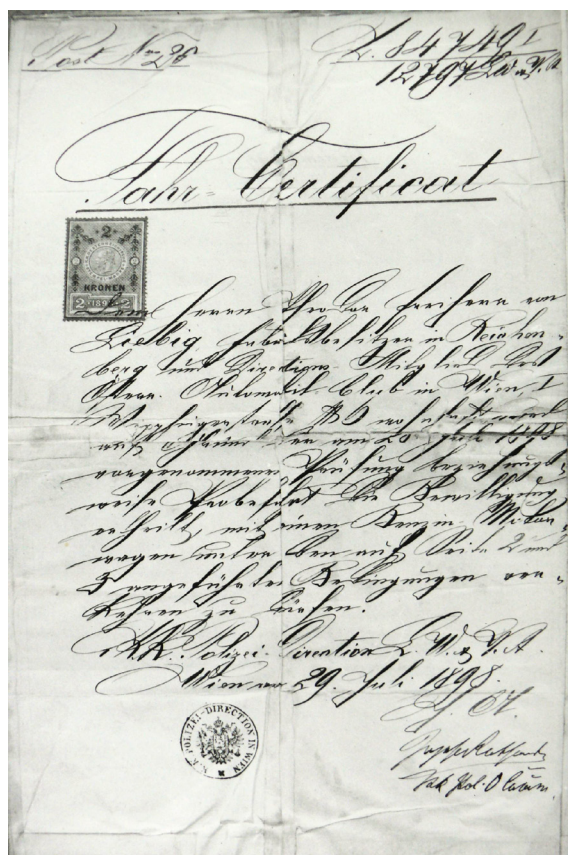
Stadtrath Reichenberg, am 11. Juni 1895.

Im Bürgermeister:



*J. Müller*

**Příloha F – Zakládací listina RAF – Reichenberg Automobil Fabrik**

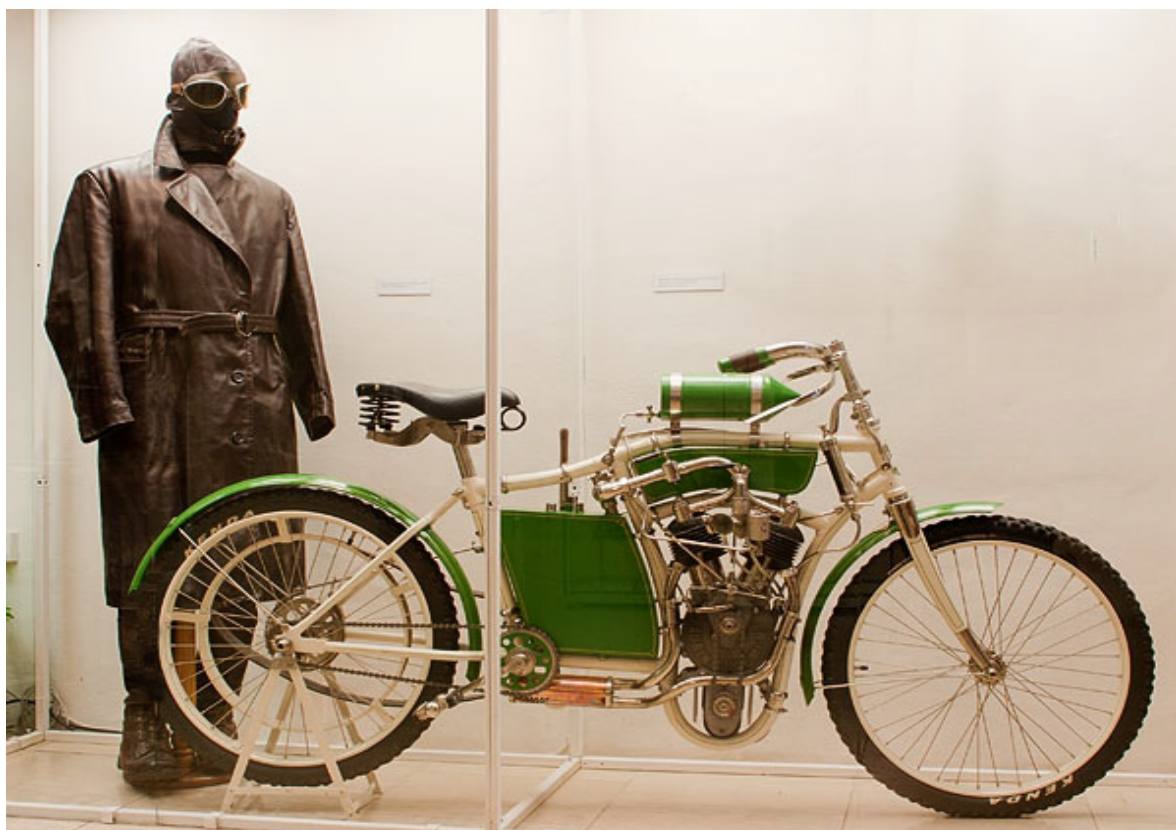


**Příloha G – První vůz President (1889)**

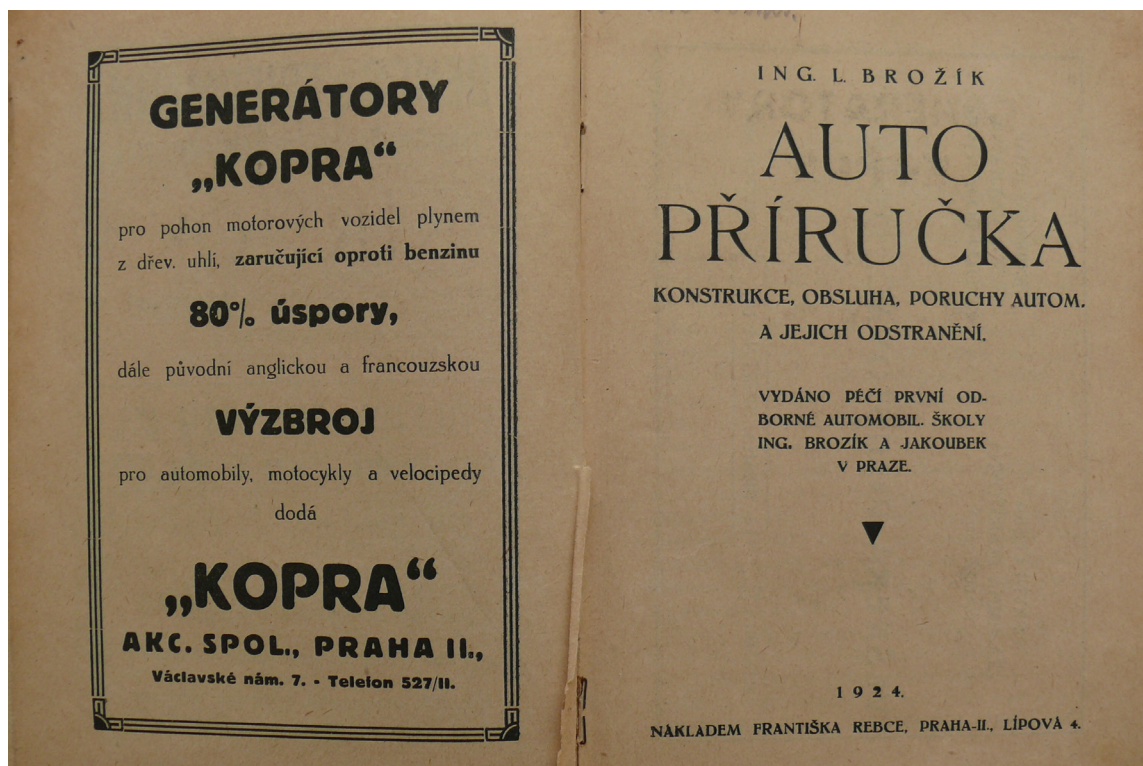




**Příloha H - První motocykl L&K (1903)**



Příloha I – Ing. Leo Brožík – učebnice „Autopříručka“ (1924)



Příloha J – Reklama autoškoly J. V. Jezbera z Jablonce nad Nisou



## **BIBLIOGRAFICKÉ ÚDAJE**

**Jméno autora: Irena Routová**

**Obor: Vzdělávání dospělých**

**Forma studia: kombinovaná**

**Název práce: Problematika vedení dopravněsprávních agend po 1.1.2001**

**Rok: 2012**

**Počet stran textu bez příloh: 66**

**Celkový počet stran příloh: 8**

**Počet titulů české literatury a pramenů: 24**

**Počet titulů zahraniční literatury a pramenů: 0**

**Počet internetových zdrojů: 6**

**Vedoucí práce: doc. JUDr. Zdeněk Brynda, CSc.**