

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI
PEDAGOGICKÁ FAKULTA
Ústav pedagogiky a sociálních studií

Diplomová práce

Bc. Ludmila Konečná

Obor: pedagogika – veřejná správa

II. ročník – navazující magisterský, kombinované studium

Dopravní výchova v autoškole

Olomouc 2013

vedoucí práce: PhDr. Helena Skarupská, Ph.D.

Prohlášení

„Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracovala samostatně a použila jen uvedených pramenů a literatury.“

V Olomouci dne 4. dubna 2013

vlastnoruční podpis

Poděkování

Děkuji touto cestou vedoucí práce PhDr. Heleně Skarupské, Ph.D. za konzultace a udělené cenné rady při psaní mé diplomové práce a současně za čas věnovaný mé osobě.

Anotace

Jméno a příjmení:	Bc. Ludmila Konečná
Katedra:	Ústav pedagogiky a sociálních studií
Vedoucí práce:	PhDr. Helena Skarupská, Ph.D.
Rok obhajoby:	2013

Název práce:	Dopravní výchova v autoškole
Název v angličtině:	Traffic education in driving school
Anotace práce:	Práce popisuje průběh výuky a výcviku v autoškole, požadavky na učitele autoškoly, na zkušební komisaře a povinnosti pro provozovatele autoškol. Srovnává výuku v autoškolách s jinými státy, zabývá se věcným záměrem přípravy nového zákona a statistickými údaji. Závěrečná část práce se zabývá kvantitativním výzkumem, zaměřeným na hodnocení průběhu výuky v autoškolách a úrovně přípravy žáků do dnešního provozu.
Klíčová slova:	Dopravní výchova, autoškola, řidič, příprava řidičů, řidičský průkaz, řidičské oprávnění, chování řidičů, dopravní psychologie.
Anotace v angličtině:	The work describes the process of teaching and training in a driving school, driving instructor requirements for teachers, examiners and the obligation for driving schools. It compares driving schools teaching in other countries, dealing with the substantive intent of the new law and the preparation of statistical data. The final part deals with the quantitative research, focusing on the evaluation of the course of instruction in driving and the level of preparation of students in today's operation.
Klíčová slova v angličtině:	Traffic education, driving school, driver training

	drivers. driving license, driver behavior, traffic psychology.
Přílohy vázané v práci:	5
Rozsah práce:	91 stran
Jazyk práce:	Český jazyk

Obsah

Anotace	4
Obsah	6
Úvod.....	9
1 Dopravní výchova.....	11
1.1 Cíl dopravní výchovy	11
1.2 Struktura dopravní výchovy	11
1.2.1 Děti v předškolních zařízeních	12
1.2.2 Děti v základních školách	12
1.2.3 Středoškolská mládež	13
1.3 Autoškoly	15
2 Historie autoškol	17
2.1 Klasifikace učitele	17
2.2 Zkušební komisaři	18
3 Legislativa.....	20
3.1 Skupiny řidičského oprávnění.....	20
3.2 Změny k 19. 1. 2013	22
3.3 Shrnutí	25
4 Provozování autoškol.....	26
4.1 Registrace autoškol	26
4.2 Podmínky pro přijetí do autoškoly	28
4.3 Volba autoškoly	28
4.4 Druhy výuky a výcviku	30
4.4.1 Základní výuka a výcvik	31
4.4.2 Sdružená výuka a výcvik	32
4.4.3 Rozšiřující výuka a výcvik	33
4.4.4 Výuka a výcvik podle individuálního studijního plánu	33
4.4.5 Doplnovací výuka a výcvik	33
4.5 Učební osnova výuky a výcviku	34
4.6 Osoba oprávněna provádět výuku a výcvik	35
4.7 Způsob výuky a výcviku	36

4.8	Zkoušky z odborné způsobilosti.....	37
4.8.1	Průkaz zkušební komisaře	39
4.9	Státní správa	40
4.10	Státní dozor.....	41
5	Státy EU.....	42
5.1	Belgie	43
5.2	Dánsko	44
5.3	Estonsko	44
5.4	Maďarsko	45
5.5	Německo	46
5.6	Rakousko	46
5.7	Švédsko	47
5.8	Rekapitulace států	48
6	Návrh nové koncepce přípravy řidičů.....	51
6.1	Důvody a potřebnost změny.....	51
6.2	Motivace žáků autoškol.....	53
6.3	Stanovení přípravy nových řidičů	54
6.4	Nedostatky současného systému	56
6.5	Výhody stávajícího systému	56
6.6	Věcný záměr.....	57
6.7	Názory veřejnosti	58
7	Statistiky	59
7.1	Statistika podle jednotlivých skupin řidičského oprávnění.....	59
7.2	Roční statistiky dle úspěšnosti u závěrečných zkoušek v autoškole.....	60
7.3	Statistika dílčích zkoušek v autoškole podle krajů za rok 2012.....	60
7.4	Statistika zkoušek na Městském úřadě ve Šternberku	62
7.5	Statistiky osobních aut registrovaných v ČR	63
7.6	Shrnutí.....	64
8	Výzkum.....	65
8.1	Cíl výzkumu	65
8.2	Metodologie šetření.....	65
8.3	Realizace výzkumu	65

8.4	Vyhodnocení dotazníkového šetření	66
8.4.1	Úspěšnost u zkoušek v autoškole.....	66
8.4.2	Hodnocení autoškol – při výuce pravidel silničního provozu	69
8.4.3	Hodnocení autoškol – při výuce údržby vozidla	70
8.4.4	Hodnocení autoškol – při výcviku v řízení motorového vozidla.....	72
8.4.5	Hodnocení celkové připravenosti absolventů autoškol	73
8.4.6	Nedostatky ve výuce a výcviku v autoškolách	74
8.4.7	Zájem řidičů o další vzdělávání v oblasti pravidel silničního provozu	78
8.5	Shrnutí výzkumného šetření.....	79
8.6	Doporučení.....	80
	Závěr	82
	Seznam použité literatury a zdrojů	84
	Seznam grafů	89
	Seznam tabulek.....	90
	Seznam příloh	91

Úvod

O dnešní době se často mluví jako o uspěchané či hektické, každý někam pospíchá, ať je to do zaměstnání, domů, na schůzku, pro děti do školky, na nákup nebo na návštěvu, z toho důvodu jsme nuceni stále častěji a troufám si říct, že v dnešní době každodenně využívat dopravní prostředky. Bydlím na vesnici a bez auta se zde člověk takřka neobejde, je to jediný prostředek, který vás spojuje s okolním světem. Obdobná situace je ale i ve městech, kde jsou vozidly přeplněna sídliště i ulice, osobní automobil se tak stal naším prostředkem, který nás možná co nejrychleji přepraví z jednoho místa na druhé. Klíčovým prvkem v silničním provozu je samozřejmě člověk, a přestože vozový park se značně rozšířil a zmodernizoval, příprava budoucích řidičů se za poslední roky výrazně nezměnila, určitě je tedy na místě otázka, jestli současná příprava v autoškolách je dostačující či nikoliv a jak hodnotí tuto přípravu sami absolventi.

K výběru tématu „Dopravní výchova v autoškolách“ mě vedl určitě můj profesní zájem, snažila jsem se spojit oblast dopravy, kde v současné době pracuji, s oborem který studuji. Výsledkem je tedy dopravní výchova, která začíná od útlého věku v rodinách, pokračuje na školách a vrcholí závěrečnými zkouškami v autoškolách a právě na výchovu a vzdělávání v autoškolách jsem se zaměřila.

Cílem této diplomové práce je přiblížit proces výchovy a vzdělávání nových řidičů. Seznámit s podmínkami, které jsou nutné pro přijetí k výuce a výcviku v autoškolách, informovat o požadavcích, které jsou kladeny na učitele autoškoly a na zkušební komisaře a jaké kroky je třeba učinit, aby vám byla udělena registrace k provozování autoškoly. Základní výzkumnou otázkou je, zda příprava nových řidičů v současných autoškolách je dostačující.

Obsahem práce je objasnění termínu dopravní výchova, seznámení s historií autoškol, přehled skupin řidičského oprávnění, které lze výukou a výcvikem v autoškolách získat, za předpokladu daného legislativního rámce. Práce dále srovnává výuku a výcvik v jiných evropských státech, informuje o statistikách týkajících se zkoušek z odborné způsobilosti a seznamuje s věcným záměrem ministerstva dopravy, který by měl do naší legislativy v následujících letech přinést významné změny. Nedílnou součástí je i výzkumná část, která pomocí dotazníkového šetření

zjišťuje úspěšnost respondentů u závěrečných zkoušek, úroveň výuky a výcviku v autoškolách a snaží se také upozornit na jejich nedostatky.

Statistické hodnoty použité v této práci jsou ke dni 31. 12. 2012 a legislativa je aktualizovaná k 19. 1. 2013.

1 Dopravní výchova

Každý z nás kdo se setkává s provozem na pozemních komunikacích, a to jak aktivně tak pasivně, si nemůže nevšimnout, že provoz v našich městech i mimo ně je stále hustší a nebezpečnější. Proto je také výchově účastníků silničního provozu věnována nemalá pozornost, hlavně v médiích prostřednictvím různých kampaní a programů. Přesto to na našich silnicích někdy vypadá, jakoby se zde pohybovali lidé bez znalosti základních pravidel silničního provozu. Lidé nemají potřebu dodržovat pravidla, vytrácí se slušnost, ohleduplnost, zdvořilost.

1.1 Cíl dopravní výchovy

„Výchova je záměrné a cílevědomé působení, které se projevuje všestranným formováním osobnosti. Má adaptační, anticipační a permanentní charakter. Je to specificky lidská činnost“ (Kantorová, 2008, s. 74).

Dopravní výchovu definuje Štikar (2003, s. 65) jako *„tu část pedagogické psychologie dopravy, která se zaměřuje na cílené ovlivňování chování všech účastníků dopravy“*. Dále zdůrazňuje, že její účinnost je dána předchozím vlivem dopravní výchovy a je tedy nutné dodržovat její kontinuitu a specifika, která jsou dána věkem, zkušenostmi a druhem účasti v dopravě.

Cílem dopravní výchovy je bezpečné chování v silničním provozu, potřeba předvídat rizika, správně vyhodnocovat situaci a vhodně se chovat, dále je důležitým aspektem potřeba získání a utváření návyků do budoucna. Je třeba naučit děti vážit si života a chránit jej a také získat pozitivní životní styl na silnicích (www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova/cil).

1.2 Struktura dopravní výchovy

Nejvíce ohroženou, ale současně nejsnáze ovlivnitelnou věkovou skupinou jsou děti. První seznámení dětí s dopravní výchovou by mělo probíhat v rodině, působení rodičů se bohužel omezuje většinou jen na strohé zákazy, příkazy a napomínání

a mnohdy rodiče svým chováním v provozu dávají dětem špatný příklad. Dopravní výchově je věnována také pozornost v mateřských školách, kde se děti seznamují prostřednictvím her a dalších činností se základními znalostmi, návyky a získávají poznatky o dopravě (Votruba, 2002, s. 3-5).

V současné době je politika přípravy mládeže v oblasti bezpečnosti silničního provozu zaměřena na tři klíčové oblasti, a to děti v předškolních zařízeních, děti školou povinné a středoškoláky. Základním společným cílem je naučit mládež bezpečnému chování v silničním provozu, předvídání rizik, správnému řešení dopravních situací, získání potřebných návyků do budoucna. Tyto cíle by měly být společné pro všechny nejen pro předškolní a školní zařízení, ale také rodiče, orgány samosprávy, policii, masmédiá.

1.2.1 Děti v předškolních zařízeních

Zde je důležité osvojení základních návyků potřebných pro účast v silničním provozu v roli chodce s doprovodem či spolujezdce v autě. Děti by měly získat vědomosti a hlavně zkušenosti z oblasti dopravní výchovy k vhodnému vytváření správných návyků, vztahu k okolí a k lidem, měly by rozvíjet vlastnosti, které ovlivňují ukázněnost, opatrnost, pozornost, soustředěnost, ohleduplnost, vnímání a orientaci v prostoru i čase. Důležité je děti zaujmout a proto k zajištění uvedeného je důležité využívat her s dětmi, pozorování silničního provozu při vycházkách, soutěžení, řešení hádanek s dopravní tematikou. Pomůckami mohou být motivační předměty (reflexní odrazky), videokazety s dopravní tematikou, televizní programy.

1.2.2 Děti v základních školách

Chodci, bruslaři na in-line bruslích, jezdci na koloběžkách, začínající cyklisté. Děti by měly získat odpovídající znalosti a především dovednosti v těchto oblastech: bezpečná cesta do školy, chůze po chodníku, chování na stezce pro cyklisty, bezpečné přecházení vozovky, chování na přechodu pro chodce, znalost světelných signálů pro chodce, schopnost vidět a být viděn, základní dovednosti při jízdě na kole, užívání cyklistické přilby, používání autosedačky nebo bezpečnostních pásů, zásady bezpečného chování v hromadné dopravě (nastupování, vystupování, chování

při jízdě, chování na zastávce), seznámení s první pomocí. Toto by mělo být zajišťováno ve vyučovaných předmětech v rámci školského vzdělávacího programu, typickým předmětem je prvouka. Na děti působí nejen škola, ale i rodina, školní družina, dopravní hřiště, dětské pořady atd. Jako pomůcky slouží učebnice, plakáty, počítačové hry, kvízy, promo akce, dopravní hřiště.

Na druhém stupni základních škol by mělo docházet k upevňování zásad správného chování v silničním provozu, prohlubování znalostí získaných na I. stupni základní školy, osvojování pravidel silničního provozu pro cyklisty, úctu k životu a jeho ochranu, zvládnutí zásad poskytování první pomoci při úrazech. K uvedenému by měly přispívat výukové předměty, dopravní soutěžení, různé kampaně, zábavné akce apod.

1.2.3 Středoškolská mládež

Mládež se účastní silničního provozu především jako chodci, cyklisté, řidiči malých motocyklů, cestující v automobilech. Tito jedinci by po úspěšném absolvování přípravy v oblasti dopravní výchovy měli chápat dopravní provoz jako řízený systém s právními předpisy a zákonnými ustanoveními, které umí prakticky používat, očekává se morální a právní odpovědnost chování a jednání každého účastníka, uplatňování zásad účelného a bezpečného chování a jednání, aktivně se podílet na bezpečnosti silničního provozu, poskytnout a přivolat první pomoc při dopravní nehodě, znát důsledky požívání alkoholu a jiných návykových látek, měli by si postupně budovat pocit odpovědnosti za řízení motorového vozidla. K zvládnutí je využíváno aktivních metod učení ve škole, jako je dramatizace, simulace, skupinová práce či různé vzdělávací hry, dále vystoupení populárních osobností, kampaně a zapojení medií.

V zásadě by mělo být dosaženo toho, že v předškolních zařízeních a především pak základních školách by měly být děti seznamovány s problematikou bezpečnosti silničního provozu v závislosti na rozumové a osobnostní vyzrálosti. U dětí do 15 let je třeba stavět rozvíjení postojů na preventivní bázi. U žáků středních škol vycházet z toho, že v základní škole byli dostatečně seznámeni se základními problémy bezpečnosti silničního provozu, získané informace dále rozvíjet do hloubky

a seznamovat je s odpovídající legislativou. U středoškoláků rámec preventivní nahrazovat sankčním přístupem, jsou již v dostatečné míře vybaveni odpovídajícími teoretickými poznatky a praktickými zkušenostmi, rozlišující, co je a co není žádoucí a povoleno. Přestupky vůči pravidlům bývají spíše zkouškou, co je společnost ochotna tolerovat. V tomto případě, čím dříve si uvědomí existenci dodržování pravidel, tím lépe pro všechny, respekt k pravidlům silničního provozu se pozitivně projeví i v dodržování jiných závazných společenských norem. V minulých letech se v naší zemi začaly středoškolákům nabízet akce, které by je měly vést k zamyšlení nad riziky spojenými se silniční dopravou. Konkrétně šlo o akce „The Action“¹, „CLOSE TO“² a „Domluvme se“³ (Budský, 2011a, s. 28-36).

Z předchozích informací vyplývá, jaké nároky jsou kladeny na jednotlivé skupiny dětí a mládeže a co všechno by měla dnešní mládež umět. Celkové shrnutí bychom našli i na stránkách BESIPu⁴ a lze je charakterizovat následovně:

- ✓ chápat dopravní provoz jako řízený systém s právními předpisy a zákonnými ustanoveními, které umí zároveň uplatňovat,
- ✓ uvědomovat si morální a právní odpovědnost chování a jednání každého účastníka silničního provozu,
- ✓ uvědoměle uplatňovat zásady účelného a bezpečného chování a jednání, aktivně přispívat k bezpečnosti provozu,
- ✓ poskytnout a přivolat první pomoc při dopravní nehodě,
- ✓ znát nebezpečné důsledky požívání alkoholu, některých léků a návykových látek,
- ✓ znát negativní vlivy dopravy na životní prostředí a znát způsoby jeho ochrany,
- ✓ znát obecné zásady předcházení dopravních nehod,
- ✓ naučit se bezpečně ovládat řízení malého motocyklu,

¹ The Action - multimediální show v podobě bezplatného školního představení, jejímž cílem je prevence proti užívání alkoholu a drog před řízením motorového vozidla a během něj.

² Close to – besedy s vrstevníky, kteří osobně zažili dopravní nehodu se závažnými následky.

³ Domluvme se – projekt, který nabádá mladé řidiče k tomu, aby se před návštěvou zábavného zařízení domluvili, kdo nebude požívat alkoholické nápoje a ostatní rozveze do jejich domovů.

⁴ BESIP – bezpečnost silničního provozu

✓ odpovědnost za řízení motorového vozidla
(www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova/kategorie).

Dopravní výchova musí všem věkovým skupinám zprostředkovat potřebné znalosti a dovednosti. Stoupající motorizace a hustota provozu tento požadavek ještě více zdůrazňuje. Štikar (2003) také upozorňuje na problém potřeby koordinace všech zařízení, organizací a jiných složek podílejících se na dopravně výchovné práci (Štikar, 2003, s. 209-210).

1.3 Autoškoly

Dalším stupněm vzdělávání v dopravní výchově jsou bezesporu autoškoly. Autoškolství je rozsáhlá oblast specifického vzdělávání člověka, která si klade za cíl naučit žadatele o řidičské oprávnění základním znalostem a dovednostem potřebným pro řízení motorového vozidla. Problém řidičů motorových vozidel je však komplexnější – osoby, které vstupují do autoškoly za účelem absolutoria příslušného kurzu k získání řidičského průkazu, si s sebou nesou návyky a postoje z předchozího života. Většinou se jedná o uchazeče mladé, ve věku 18 – 20 let, zpravidla žáky posledních ročníků středních škol či jejich čerstvé absolventy. Lze tak konstatovat, že vklad do školní přípravy dětí a mládeže v oblasti bezpečnosti silničního provozu se pozitivně projevuje nejen v ukazatelích nehodovosti dětí a mládeže, ale také při zvládnutí předepsané látky v autoškolách a následně na postojích jedince při bezpečnosti silničního provozu během samotné praxe. Žadatelé by měli v zásadě přicházet do autoškoly se slušnými teoretickými znalostmi a praktickými zkušenostmi, měli by mít vytvořen respekt a pocit odpovědnosti (Budský, 2011a, s. 37).

Prvními účastníky autoškol je mládež od 15 let věku, kdy lze nejdříve získat řidičské oprávnění na motocykl. Horní věková hranice není dána, takže řidičské oprávnění lze udělit prakticky v jakémkoliv věku⁵, ale tím, že úspěšně ukončíte kurz v autoškolě a získáte řidičský průkaz, by určitě nemělo vzdělávání v oblasti řízení motorových vozidel skončit. Bohužel mnohdy je to běžná praxe. Zdokonalování

⁵ Za předpokladu, že žadatel splňuje podmínky zdravotní způsobilosti dle § 84, zákona č. 361/2000 Sb.

odborné způsobilosti řidičů dle zákona č. 247/2000 Sb. § 46, odst. 2, písm. c) v současné době podléhají osoby, které vykonávají závislou činnost pro zaměstnavatele usazeného na území České republiky nebo osoby podnikající na území České republiky, pokud řídí motorové vozidlo, k jeho řízení opravňuje řidičské oprávnění skupiny C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E⁶. Pravidelnému školení řidičů dle zákona č. 262/2006 Sb. jsou povinni se také podrobit řidiči referenčních vozidel.

V současnosti je v České republice asi 2400 autoškol, zájem ministerstva dopravy je, tento počet zredukovat a nepočetivé autoškoly nahradit (www.novinky.cz/domaci/275110-ziskat-ridicky-prukaz-bude-mnohem-tezsi.html).

Dle statistik v roce 2012 ukončilo autoškolu a bylo přihlášeno ke zkouškám z odborné způsobilosti 183 475 uchazečů⁷.

⁶ Přesný obsah skupin řidičských oprávnění je předmětem kapitoly 3.1.

⁷ Podrobnější informace týkající se statistických údajů za uplynulé roky najdete v kapitole 7.2.

2 Historie autoškol

Česká republika patří k zemím s nejdélsí motoristickou tradicí – již v roce 1895 bylo libereckému baronu Liebigovi vystaveno povolení k řízení motorového vozidla. „*Na území České republiky byl první automobil vyroben v Kopřivnici na Moravě 21. 05. 1897. Tento automobil byl honosně nazván President. Za zakladatele českého automobilového průmyslu je historicky nejčastěji považován Václav Klement, muž, který dokázal z malé opravny kol vybudovat mladoboleslavskou automobilku*“ (Ryba, 2010, s. 35).

Vznik prvních autoškol úzce souvisí s rozvojem motorismu a nenechává na sebe dlouho čekat. První autoškola byla založena v roce 1907 v Mladé Boleslavi při továrně Laurin & Klement, která učila především řidiče z povolání tzv. „šoféry“. První netovární autoškolou v českých zemích byla zřejmě pardubická autoškola Vincence Chomráka založená v roce 1910. Vedle řidičů profesionálů pořádala kurzy i pro zájemce z řad veřejnosti.

S rozvojem autoškol za první republiky souvisí i český vynález – motocyklu s dvojitým řízením patentovaný v roce 1938. Umožňoval výcvik žáka společně s instruktorem, který mohl v případě jeho pochybení vhodně reagovat. Tento způsob začal být hojně využíván počátkem 60. let a setkáme se s ním v autoškolách i dnes.

Období po roce 1948 je spojeno se vznikem Svazarmu, který spravoval všechny autoškoly.

Důležitým momentem v historii je určitě také zavedení vícefázového modelu přípravy, který se objevil v 70. letech. Jeho součástí byla jízda na trenažéru, jízda na autocvičišti, teoretická příprava a výuka praktické údržby vozidla. Tento systém patřil k nejlepším v Evropě (www.pardubice.cz/zpravy/spolecnost/stoleti-autoskoly/).

2.1 Klasifikace učitele

Zájemce o učitelskou praxi před rokem 1965 musel úspěšně absolvovat cechovní zkoušku. Poté byly podmínky zpřísněny, budoucí učitelé museli mít středoškolské

vzdělání ukončené maturitou, poté museli na pedagogické fakultě absolvovat tzv. pedagogické minimum. Učitelé autoškol tak byli kvalifikačně na úrovni mistrů odborného výcviku (Budský, 2011b, s. 36).

2.2 Zkušební komisaři

Od roku 1945 prováděli zkoušky budoucích řidičů civilní komisaři. Poplatek za zkoušku byl v hodnotě 20 Kč. Praktická jízda se mohla provádět i na vozidle uchazeče o řidičské oprávnění. Po praktické jízdě následovala zkouška z pravidel silničního provozu a tzv. techniky, obě byly ústní.

Po roce 1956 provádění zkoušek přechází do kompetence dopravních inspektorátů Veřejné bezpečnosti. Zkouška byla započata písemným testem.

Od roku 2001 se provádění zkoušky uchazečů o řidičské oprávnění dostává zpět do rukou civilních zkušebních komisařů, agendu převzalo do působnosti ministerstvo dopravy (Budský, 2011b, s. 36-37).

V roce 2010 uplynulo 100 let od vzniku první netovární autoškoly, pokrok v oblasti automobilismu s sebou nesl i vývoj samotných autoškol. Největší rozvoj automobilismu v České republice byl zaznamenán po roce 1989, počet motorových vozidel na našich silnicích vzrostl, ale příprava v autoškolách a zkoušky z odborné způsobilosti se nijak výrazně nezměnily.

Svoji první autoškolou jsem absolvovala před 28 lety, a pokud srovnávám, co se od té doby změnilo, či zpřísnilo na zkouškách z odborné způsobilosti, tak rozdíly jsou minimální:

- ✓ dnes se píší testy na počítači, to je samozřejmě dáno technickým pokrokem,
- ✓ zkušební komisař nebyl civilní osobou, ale příslušníkem veřejné bezpečnosti, status policisty při zkoušce měl určitě větší autoritu,
- ✓ naopak pokud jste tenkrát (před rokem 2001) nenapsali testy, nebyli jste připuštěni do silničního provozu a nemohli absolvovat praktickou zkoušku z jízd. Navíc pokud jste již na nějakou skupinu vlastnili řidičský průkaz,

byl vám po neúspěšném absolvování testu na místě odejmut pro odbornou nezpůsobilost. Dnes neprokážete teoretické znalosti pravidel silničního provozu, dopravních značek či správné řešení situace na křižovatkách, ale pokračujete ve zkoušce praktickou jízdou.

V současné době už existují návrhy či věcné záměry, které prezentují změnu současného systému, která je vzhledem k vývoji nehodovosti a dalších ukazatelů v silničním provozu nevyhnutelná.

3 Legislativa

Zákon č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích jsou účinné v našem právním systému od 1. 1. 2001. Během uplynulých 12 roků zaznamenaly spoustu novelizací, některé byly jen administrativní, jiné přinesly zase významné změny. Poslední aktualizace obou uvedených zákonů byla ke dni 19. 1. 2013 a myslím si, že patří k těm významnějším, co se týká obsahu, často je také nazývána jako euronovela, implementuje do našeho právního systému Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2006/126/ES ze dne 20. prosince 2006 o řídičských průkazech a Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě.

3.1 Skupiny řidičského oprávnění

Žák, který se přihlásí do kurzu autoškoly, se může ucházet o různé skupiny řidičského oprávnění v závislosti na svém věku a dalších podmínkách pro udělení řidičského oprávnění. Přehled skupin, které mohou být zapsány do řidičského průkazu a které jsou předmětem výuky a výcviku v autoškole je uveden v § 80a zákona č. 361/2000 Sb. a zde je jeho přesné znění:

„(1) Do skupiny

a) AM jsou zařazena motorová vozidla s konstrukční rychlostí nepřevyšující 45km.h¹

1. dvoukolová se zdvihovým objemem spalovacího motoru nepřevyšujícím 50 cm³ nebo s výkonem elektrického motoru do 4 kW,

2. tříkolová se zdvihovým objemem zážehového motoru nepřevyšujícím 50 cm³ nebo u jiných motorů s výkonem nejvýše 4 kW,

3. čtyřkolová o hmotnosti v nenaloženém stavu nejvýše 350 kg se zdvihovým objemem zážehového motoru nepřevyšujícím 50 cm³ nebo u jiných motorů s výkonem nejvýše 4 kW,

b) A1 jsou zařazeny

1. lehké motocykly s postranním vozíkem nebo bez něj o výkonu nejvýše 11 kW a s poměrem výkonu/hmotnosti nejvýše 0,1 kW/kg a se zdvihovým objemem spalovacího motoru nepřevyšujícím 125 cm³,
2. tříkolová motorová vozidla o výkonu nejvýše 15 kW,

c) A2 jsou zařazeny motocykly s postranním vozíkem nebo bez něj s výkonem motoru nejvýše 35 kW a s poměrem výkonu/hmotnosti nejvýše 0,2 kW/kg, které nebyly upraveny z motocyklu s více než dvojnásobným výkonem,

d) A jsou zařazeny

1. motocykly s postranním vozíkem nebo bez něj,
2. tříkolová motorová vozidla s výkonem převyšujícím 15 kW,

e) B1 jsou zařazena čtyřkolová motorová vozidla s výjimkou vozidel uvedených v písmeni a), jejichž výkon nepřevyšuje 15 kW a hmotnost v nenaloženém stavu nepřevyšuje 400 kg nebo 550 kg u vozidel určených k přepravě zboží,

f) B jsou zařazena motorová vozidla s výjimkou vozidel uvedených v písmenech a) až e), jejichž největší povolená hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg, s nejvýše 8 místy k sezení kromě místa řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojně vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg, pokud největší povolená hmotnost této jízdní soupravy nepřevyšuje 3 500 kg nebo v případě rozšíření rozsahu nepřevyšuje 4 250 kg,

g) C1 jsou zařazena motorová vozidla s výjimkou traktorů, jejichž největší povolená hmotnost převyšuje 3 500 kg, ale nepřevyšuje 7 500 kg, s nejvýše 8 místy k sezení kromě místa řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojně vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg,

h) C jsou zařazena motorová vozidla s výjimkou traktorů a vozidel uvedených v písmeni g), jejichž největší povolená hmotnost převyšuje 3 500 kg s nejvýše 8 místy k sezení kromě místa řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojně vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg,

i) D1 jsou zařazena motorová vozidla, jejichž délka nepřesahuje 8 metrů, s více než 8, ale nejvýše 16 místy k sezení kromě místa řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojné vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg,

j) D jsou zařazena motorová vozidla s výjimkou vozidel uvedených v písmeni i) s více než 8 místy k sezení kromě místa řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojné vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg,

k) B+E jsou zařazeny jízdní soupravy složené z vozidla uvedeného v písmeni f) a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 3 500 kg,

l) C1+E jsou zařazeny jízdní soupravy, jejichž největší povolená hmotnost nepřevyšuje 12 000 kg, složené

1. z vozidla uvedeného v písmeni g) a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti vyšší než 750 kg, nebo

2. z vozidla uvedeného v písmeni f) a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti vyšší než 3 500 kg,

m) C+E jsou zařazeny jízdní soupravy složené z vozidla uvedeného v písmeni h) a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti vyšší než 750 kg,

n) D1+E jsou zařazeny jízdní soupravy složené z vozidla uvedeného v písmeni i) a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti vyšší než 750 kg,

o) D+E jsou zařazeny jízdní soupravy složené z vozidla uvedeného v písmeni j) a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti vyšší než 750 kg.

(2) Do skupiny T jsou zařazeny traktory a pracovní stroje samojízdné, ke kterým smí být připojeno přípojné vozidlo“ (zákon č. 361/2000 Sb., § 80a, odst. 1 a 2).

3.2 Změny k 19. 1. 2013

Vzhledem k tomu, že se o poslední novelizaci zákona, účinné k datu 19. 1. 2013 v dalším textu zmiňuji a také proto, že došlo k důležitým změnám, nebude od věci, když se s nimi seznámíme:

1) Dochází ke změnám v rozsahu skupin a věku a jejich přehled je následující:

Skupina **AM** motorová vozidla s konstrukční rychlostí nepřevyšující 45 km/hod, věk kdy lze skupinu získat je 15 let. Rozsah i věk je stejný, ale nově je tato skupina uváděna jako **mezinárodní skupina**, původně byla pouze národní, platila pouze na území České republiky.

Skupina **A1** motocykly s postranním vozíkem nebo bez něj o výkonu 11 kW a s poměrem výkonu/hmotnosti nejvýše 0,1 kW/kg a se zdvihovým objemem spalovacího motoru nepřevyšujícím 125 cm³ lze získat ve věku 16 let. U této skupiny ke změně nedochází.

Do skupiny **A2** jsou zařazeny motocykly s postranním vozíkem nebo bez něj s výkonem motoru nejvýše 35 kW a s poměrem výkonu/hmotnosti nejvýše 0,2 kW/kg. Původní název skupina A, byla omezena výkonem motoru maximálně 25 kW, zde dochází k navýšení výkonu, věk 18 let, kdy lze tuto skupinu získat zůstává zachován.

Skupina **A** motocykly s postranním vozíkem nebo bez něj. Rozsah řídičského oprávnění skupiny A zůstává stejný, ale mění se věková hranice. Původní věk 21 let byl změněn následovně, řídičské oprávnění skupiny A lze udělit osobě, která dosáhla věku **24 let**, ale také osobě, která dosáhla 20 let věku a je nejméně dva roky držitelem řídičského oprávnění skupiny A2. Takže na jednu stranu zvýšení věkové hranice o tři roky na straně druhé v případě praxe, lze tuto skupinu získat o rok dříve než doposud. Slovo praxe je v tomto případě nesprávné, uchazeči stačí, že bude mít dva roky zápis v řídičském průkazu na skupinu A2, ale ve skutečnosti jezdit vůbec nemusí.

Skupina **B1** zůstává s věkem získání 17 let a rozsahem čtyřkolových motorových vozidel nepřevyšujících 15 kW a hmotností v nenaloženém stavu do 400 kg beze změn.

Skupina **B** doznává také změn, největší novinkou je, že pokud jste držiteli řídičského oprávnění skupiny B, opravňuje vás to také k řízení vozidel zařazených do skupiny A1 opatřených automatickou převodovkou, toto platí pouze na území České republiky. Samotný rozsah skupiny se však od 19. 1. 2013 snižuje, nově jsou ve skupině B zařazena motorová vozidla, jejichž největší povolená hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg, s nejvýše 8 místy k sezení kromě místa řídiče, ke kterým smí

být připojeno přípojné vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg, pokud **největší povolená hmotnost této jízdní soupravy nepřevyšuje 3 500 kg nebo v případě rozšíření rozsahu nepřevyšuje 4 250 kg**. Rozdíl je následující, původně skupina B zařazovala motorová vozidla do 3 500 kg + přívěs do 750 kg = hmotnost jízdní soupravy 4 250 kg, dnes motorové vozidlo i s přívěsem do 750 kg nesmí překročit hmotnost 3 500 kg, pouze v případě rozšířeného rozsahu a ten lze získat pouze doplňkovou zkouškou v autoškole. Takže abychom získali skupinu B ve stejném rozsahu jako v minulém roce, musíme absolvovat zkoušku z odborné způsobilosti na skupinu B a poté doplňkovou zkoušku pro rozšíření rozsahu řídičského oprávnění skupiny B na jízdní soupravy složené ze skupiny B a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti do 750 kg.

U skupiny **C1** zůstává věk 18 let zachován, ale rozsah je pozměněn, jsou zde zařazena motorová vozidla s **výjimkou traktorů**, jejich hmotnost převyšuje 3 500 kg, ale nepřevyšuje 7 500 kg. Původně se skupinou C1 mohl řidič jezdit i s traktorem.

U skupiny **C** je změna obdobná jako u skupiny C1, do skupiny C jsou zařazena motorová vozidla s **výjimkou traktorů**, jejichž největší povolená hmotnost převyšuje 3 500 kg. Nově se skupinou C nelze řídit traktory a také se zde významně posouvá věková hranice. Skupinu C lze udělit osobě starší **21 let**, dříve 18 let.

Skupina **D1** věk 21 let se nemění, stejně tak rozsah se výrazně nemění, jedná se o motorová vozidla s více než 8, ale nejvýše 16 místy k sezení kromě místa řidiče, nově je stanoveno, že **délka nesmí přesáhnout 8 metrů**.

Do skupiny **D** jsou zařazena motorová vozidla s více než 8 místy k sezení kromě místa řidiče, rozsah skupiny D je nezměněn, posouvá se však výrazně věková hranice, nyní lze skupinu D získat až ve věku **24 let** oproti původním 21 rokům.

U skupiny **C+E** se posouvá věková hranice z 18 na **21 let**.

U skupiny **D+E** se také zvyšuje věk z 21 na **24 let**.

U skupin B+E, C1+E, D1+E, T nejsou podstatné změny.

Asi nikoho nepřekvapí, že toto zpřísnění týkající se věku s sebou nese také spoustu výjimek, takže skupinu C mohou získat v 18 letech a skupinu D ve 21 letech

osoby k řízení vozidel ozbrojených sil, obecní policie, hasičského záchranného sboru, ministerstva vnitra používaných policií, vězeňské služby, celních orgánů a osoby při zkušební jízdě v souvislosti s jejich opravou nebo údržbou.

Zde je pouze zobecněný přehled změn ve skupinách řídičského oprávnění, přesné znění je možno dohledat v § 80a, 81 a 83 zákona č. 361/2000 Sb.

2) Podoba nového řídičského průkazu je pozměněna, nově se do řídičského průkazu zapisují všechna řídičská oprávnění. Pokud je vám uděleno řídičské oprávnění skupiny B na základě rovnocennosti jste oprávněn řídit i skupiny B1 a AM, zápis v řídičském průkazu bude u všech třech skupin, původně by byl pouze u skupiny B.

3) Platnost řídičského oprávnění – původně 10 let pro všechny, nyní je doba platnosti 5 let pro držitele řídičského oprávnění C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D nebo D+E a 10 let pro všechny ostatní.

4) Nově se do řídičského průkazu zapisuje také profesní způsobilost řidiče, původně byl k řídičskému průkazu vydáván samostatný průkaz profesní způsobilosti řidiče.

3.3 Shrnutí

Jako nejvýznamnější změnu lze hodnotit zvýšení věkové hranice pro získání některý skupin řídičského oprávnění a pouze praxe ukáže, jestli tohle byl ten správný krok. Systém výjimek z věku s sebou nese spoustu zmatků a mnohdy policisté při silniční kontrole vůbec neznají současná omezení zapsaná v řídičských průkazech, jak formou harmonizačních kódů, tak paragrafových či jiných záznamů a proto je v zájmu řidiče znát přesně obsah jednotlivých skupin.

4 Provozování autoškol

„Provozováním autoškoly se rozumí poskytování výuky a výcviku k získání řídičského oprávnění. Provozovat autoškolu může právnická nebo fyzická osoba na základě živnostenského oprávnění vydaného podle zákona č. 455/1991 Sb. o živnostenském podnikání a registrace k provozování autoškoly“ (zákon č. 247/2000 Sb., § 2, odst. 1).

4.1 Registrace autoškol

Registraci k provozování autoškoly vydává obecní úřad s rozšířenou působností podle místa provozovny žadatele. Obecní úřad obce s rozšířenou působností vydá registraci k provozování autoškoly na základě písemné žádosti, po předložení příslušného živnostenského oprávnění a dále pokud žadatel splnil technické podmínky pro provozování autoškol dle platného zákona.

Pokud jsou splněny všechny náležitosti je obecní úřad s rozšířenou působností povinen vydat rozhodnutí o registraci k provozování autoškoly ve lhůtě 60 dnů (zákon č. 247/2000 Sb., § 2, odst. 2). Vzor registrace k provozování autoškoly je znázorněn v příloze č. 1.

Dle § 8 zákona č. 247/2000 Sb. se technickými podmínkami provozování autoškoly rozumí:

- ✓ autocvičiště nebo cvičná plocha nebo řídičský trenažér,
- ✓ prostory pro výuku a výcvik,
- ✓ učební pomůcky,
- ✓ výcvikové vozidlo.

Žádost o vydání registrace musí být doložena dokladem osvědčujícím právní vztah žadatele k autocvičišti nebo k cvičné ploše nebo k řídičskému trenažéru, k výukovým a učebním prostorám a k výcvikovým vozidlům, dále platnými profesními osvědčeními osob, které budou provádět výuku a výcvik a živnostenským listem (zákon č. 247/2000 Sb., § 3, odst. 2).

Dle výkladu zákona k dokladům osvědčujícím právní vztah patří kupní smlouva, nájemní smlouva apod. (Bušta, 2011, s. 9). Je překvapivé, jak málo stačí k tomu, aby vám byla vydána registrace. Autoškoly, které jsem oslovila ve svém okolí, mají skutečně uzavřenou smlouvu o pronájmu autocvičiště od městského úřadu, také některá vozidla si pronajímají.

Technické podmínky pro autocvičiště, cvičné plochy a učební pomůcky pro výuku praktické údržby jsou uvedeny v příloze č. 1 zákona č. 247/2000 Sb. Autocvičiště musí mít zpevněný povrch, musí splňovat rozměry, aby na něm bylo možno provádět nácvik – rozjíždění a zastavování vozidla, jízda osmičky vpřed i vzad, couvání do omezeného prostoru, slalom vpřed i vzad. Dále učební pomůcky pro výuku praktické údržby vozidla lze provádět přímo na výcvikovém vozidle, a také na modelech jednotlivých segmentů vozidla.

Požadavky na výcvikové vozidlo jsou stanoveny v § 9 zákona č. 247/2000 Sb., vozidlo:

- ✓ musí svojí konstrukcí a technickým stavem splňovat požadavky stanovené zákonem č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích,
- ✓ musí být vybaveno dvojím zařízením schváleného provedení podle zákona č. 56/2001 Sb. umožňujícím ovládnutí spojky a provozní brzdy vozidla, případně i akcelérátoru,
- ✓ musí být vybaveno doplňkovým vnitřním zrcátkem,
- ✓ musí být schváleno obecním úřadem s rozšířenou působností pro účely výuky a výcviku.

Druhy výcvikových vozidel pro výuku a výcvik k získávání jednotlivých skupin řídičského oprávnění a jejich technické podmínky jsou uvedeny v příloze č. 2 zákona č. 247/2000 Sb. Uvádím příklad pro skupinu B, která se nejčastěji v autoškole zkouší, zde je požadováno čtyřkolové motorové vozidlo, jehož konstrukční rychlost je nejméně 100 km.h⁻¹.

„Výcvikové vozidlo s výjimkou motocyklu musí být při výcviku v řízení vozidla a při závěrečné zkoušce řádně označeno“ (zákon č. 247/2000 Sb., § 11, odst. 1).

Myslím si, že se dnes setkáváme v autoškolách s novými vozidly celkem často, při výběru autoškoly je vozový park důležitým ukazatelem a autoškoly musí svoje potencionální klienty vhodně nalákat.

4.2 Podmínky pro přijetí do autoškoly

Získat řidičské oprávnění můžete pouze u provozovatele autoškoly a musíte splnit následující:

- ✓ podat písemnou žádost, pokud jste mladší 15 let, musí být doložena písemným souhlasem zákonného zástupce, tento podpis musí být ověřen,
- ✓ splňovat podmínky způsobilosti k právním úkonům,
- ✓ ke dni ukončení výuky výcviku dosáhnout předepsaného věku pro udělení řidičského oprávnění,
- ✓ splňovat podmínky zdravotní způsobilosti k řízení motorového vozidla,
- ✓ nesmíte být ve výkonu sankce nebo trestu zákazu řízení motorových vozidel,
- ✓ splnit další podmínky, pokud je pro získání řidičského oprávnění vyžaduje zákon č. 361/2000 Sb. (zákon č.247/2000 Sb., § 13).

Vzor žádosti o přijetí k výuce a výcviku je uveden v příloze č. 2.

4.3 Volba autoškoly

Ing. Jan Černý, člen výkonné rady Asociace autoškol ČR, o. s. říká: „*Cílem výuky a výcviku v autoškolě je naučit vás, absolventy kurzů, základním návykům a dovednostem, které budete potřebovat pro bezpečné ovládání motorového vozidla. Úspěšný vývoj vaší kariéry řidiče tedy závisí na výběru autoškoly, která vám poskytne kvalitní přípravu tak, abyste získaný základ mohli samostatně rozvíjet*“ (www.asociaceautoskol.cz/Rady-pro-zaky-autoskol/JAK-SI-SPRAVNE-VYBRAT-DOBROU-AUTOSKOLU.html).

Potencionálním uchazečům může rozhodování při správném výběru autoškoly usnadnit následující návod. Jak poznáme dobrou autoškolu, vám poradí internetové stránky firmy Horníčková autoškola držitele certifikátu „kvalitní autoškola“.

Dobrá autoškola disponuje:

1) kancelář a schválenou učebnou, která je kromě běžné školní výbavy dnes také vybavena audiovizuální technikou, případně trenažérem nebo výpočetní technikou a učebními pomůckami – obrazy a videa jsou již překonané a neodpovídají moderní výuce, výuka není pouze naučení se testových otázek, protože pouhé zvládnutí testových otázek z vás dobré řidiče opravdu neudělá!

2) výcvikovými vozidly, které svojí konstrukcí a technickým stavem odpovídají současným technickým požadavkům a jsou schválena pro výcvik v autoškole.

3) učitelem či týmem učitelů s pedagogickými vlastnostmi, potřebnou kvalifikací a bohatou praxí. Pokud je kurz v autoškole zajišťován jedincem, hrozí vám, že v případě nemoci či jiné události můžete čekat na pokračování výcviku i několik týdnů.

4) platným ceníkem, který přehledně obsahuje kalkulaci výkonů a úplnou cenovou nabídku včetně doplatků za zkoušky, prostoje, doplňující výuku a výcvik, opravné zkoušky, popřípadě i nabídku poskytovaných slev či možných splátek, jakož i termíny a způsoby jejich úhrady (www.hormickovaaautoškola.cz/06_prihlaska/index.html).

Co je dobré také vědět?

Protože vy jste plátcí služby, vyplatí se vám získat přehled o více autoškolách ve svém okolí. Autoškoly navštivte osobně a požadujte všechny informace:

- ✓ informace o zahájení, průběhu, rozsahu a druhu výuky teorie a praktického výcviku,
- ✓ předběžný odhad délky vaší přípravy a přehled termínů závěrečných zkoušek,
- ✓ informace o postupu při opravných zkouškách a o způsobu jejich organizace,

- ✓ vysvětlení vašich základních práv, nároků a povinností.

Autoškola postupuje podle učebních osnov, které jsou dány zákonem č. 247/2000 Sb. Dobrá autoškola vás informuje sama, případně vám umožní nahlédnout do pedagogické dokumentace.

Zapamatujte si základní zásady platné pro výcvik a zejména dbejte, aby:

- ✓ při samotném výcviku vyučovací hodina trvala skutečně 45 minut,
- ✓ abyste před započítím výcviku byli seznámeni s vozidlem, teorií jízdy a základy pravidel silničního provozu,
- ✓ výcvik v řízení u jednoho žadatele nesmí být delší než dvě vyučovací hodiny denně,
- ✓ musí vám být vydán průkaz žadatele, kde vám budou průběžně prováděny záznamy o vašich hodinách praktického výcviku.

Osobní návštěva, návštěva webových stránek a reference od absolventů vám značně mohou pomoci při vašem rozhodování.

Co je důležité, že dnes můžete u zvolené autoškoly požádat o předčasné ukončení docházky a převod do jiné autoškoly. Za chybný krok je třeba označit zejména preferování autoškol, které se podbízejí nejnižšími cenami, počáteční úspora se může výrazně prodražit především dokupováním doplňující výuky a výcviku, placením opravných zkoušek a také nežádoucím prodloužením doby získání řidičského průkazu.

4.4 Druhy výuky a výcviku

Provozovatel autoškoly je oprávněn vám nabídnout v závislosti na stanoveném rozsahu dle registrace k provozování autoškol tyto druhy výuky a výcviku:

- ✓ základní výuku a výcvik,
- ✓ sdruženou výuku a výcvik,
- ✓ rozšiřující výuku a výcvik,
- ✓ výuku a výcvik dle individuálního studijního plánu,

- ✓ doplňovací výuku a výcvik.

Provozovatel autoškoly by měl dbát, aby u žadatele o řidičské oprávnění došlo k osvojení výuky a výcviku teoretických znalostí a praktických dovedností, aby byl schopen zejména:

- ✓ řídit vozidlo v souladu s předpisy o provozu na pozemních komunikacích,
- ✓ ovládat vozidlo tak, aby nevznikaly nebezpečné situace a dokázat vždy vhodně reagovat,
- ✓ rozpoznat nebezpečí, jeho závažnost, na kterou správně a také včas reagovat,
- ✓ identifikovat technické závady, které jsou ohrožující,
- ✓ vhodně reagovat na okolní faktory, které mohou ovlivnit jednání při řízení,
- ✓ poskytnout první pomoc osobám zraněným při dopravní nehodě (zákon č. 247/2000 Sb., § 14).

Žák by měl k závěrečné zkoušce přistupovat až po úplném osvojení a automatizování všech uvedených úkonů.

4.4.1 Základní výuka a výcvik

Základní výukou a výcvikem se rozumí příprava žadatele o řidičské oprávnění pro určitou skupinu řidičského oprávnění. Základní výukou a výcvikem v autoškolě lze získat tyto skupiny řidičského oprávnění – AM, A1, A2, A, B1, B a T.

Tabulka č. 1 – Počet hodin v předmětech výuky

Skupiny řidičského oprávnění	Předmět výuky				Opakování	Celkem
	Výuka předpisů o provozu vozidel	Výuka o ovládnání a údržbě vozidla	Teorie výuky zásad bezpečné jízdy	Zdravotní příprava		
AM	14	1	6	2	3	26
A1	14	1	6	2	3	26
A	14	1	6	2	3	26

B1	16	2	8	2	4	32
B	18	2	10	2	4	36
T	18	10	10	2	4	44

Tabulka č. 2 – Počet hodin v praktickém výcviku

Skupiny řidičského oprávnění	Praktický výcvik v řízení vozidel						Celkem
	I. etapa		II. etapa	III. etapa	Praktický výcvik údržby vozidla	Praktický výcvik zdravotnické přípravy	
	Autocvičiště	Minimální provoz	Střední provoz	Střední provoz			
AM	1	2	5	5	1	4	18
A1	1	2	5	5	1	4	18
A	1	2	5	5	1	4	18
B1	2	5	10	6	2	4	29
B	2	5	12	9	2	4	34
T	2	4	8	7	8	4	33

Minimální rozsah hodin základní výuky a výcviku je uveden v příloze č. 3 zákona č. 247/2000 Sb.

4.4.2 Sdružená výuka a výcvik

Sdruženou výukou a výcvikem se rozumí příprava žadatele o řidičské oprávnění pro dvě a více skupin řidičského oprávnění. Přitom musí být sdruženou výukou a výcvikem dosaženo takové teoretické a praktické znalosti, jako by absolvoval výuku a výcvik pro každou skupinu řidičského oprávnění samostatně.

Sdružená výuka a výcvik, kromě výcviku v řízení vozidla, se provádí v rozsahu stanoveném učební osnovou pro nejvyšší počet vyučovacích hodin u skupiny řidičského oprávnění v dané kombinaci sdružené výuky a výcviku.

Výcvik v řízení vozidla se provádí v rozsahu stanoveném pro každou skupinu řidičského oprávnění v dané kombinaci sdruženého výcviku (zákon č. 247/2000 Sb., § 16).

4.4.3 Rozšiřující výuka a výcvik

Rozšiřující výuka a výcvik je jak už sám název napovídá příprava žadatele na rozšíření již existujícího řidičského oprávnění o další skupinu, popřípadě skupiny. Rozšíření nelze poskytnout žadateli, který získal řidičské oprávnění výlučně pro skupiny AM a T a žádá o získání řidičského oprávnění pro další skupinu. Stejně tak, jak je stanoven minimální počet hodin pro základní výuku a výcvik je dán minimální počet hodin pro rozšiřující výuku a výcvik, který je součástí přílohy č. 3 zákona č. 247/2000 Sb. Pro rozsáhlost různých rozšiřovacích variant není tento rozsah uveden (zákon č. 247/2000 Sb., § 17).

4.4.4 Výuka a výcvik podle individuálního studijního plánu

Tímto je myšlena příprava žadatele podle individuálního studijního plánu na získání řidičského oprávnění pro všechny skupiny s výjimkou skupin D, DE, D1, D1E.

Teoretická příprava je osvojována žadatelem samostudiem a povinnými konzultacemi v rozsahu stanoveném učební osnovou. Platí zde pravidlo, že na každé čtyři hodiny výuky stanovené učební osnovou musí být provedena nejméně jedna vyučovací hodina konzultace. Ovšem rozsah výcviku nesmí být nižší, než je počet vyučovacích hodin stanovený učební osnovou pro danou skupinu vozidel (zákon č. 247/2000 Sb., § 18).

4.4.5 Doplnovací výuka a výcvik

V § 19 zákona č. 247/2000 Sb. jsou specifikovány případy, kdy může být poskytnuta žadateli o řidičské oprávnění doplnovací výuka a výcvik:

- ✓ pokud ukončil výuku a výcvik, ale řidičské oprávnění mu nebylo dosud uděleno, tato doba však nesmí přesáhnout 6 měsíců,
- ✓ pokud žádá o rozšíření řidičského oprávnění ze skupiny A1 na A2,
- ✓ pokud žádá o rozšíření řidičského oprávnění ze skupiny A2 na A,

- ✓ pokud žádá o rozšíření rozsahu oprávnění pro skupinu B na jízdní soupravu složenou z vozidla skupiny B a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg, jejichž největší povolená hmotnost převyšuje 3500 kg,
- ✓ pokud žádá o rozšíření řidičského oprávnění s omezením na vozidla vybavená automatickou převodovkou na řidičské oprávnění bez tohoto omezení.

Doplňková zkouška se využije pouze v případech, kdy došlo k základnímu výcviku pro danou skupinu a dochází pouze k navýšení výkonu např. u motocyklu nebo k rozšíření rozsahu u skupiny B.

4.5 Učební osnova výuky a výcviku

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

Samotná výuka obsahuje:

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

Předmětem výcviku je:

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

Obsah a rozsah samotné výuky a výcviku je stanoven podle druhů výuky a výcviku a podle požadované skupiny řídičského oprávnění a je dán vyhláškou č. 167/2002 Sb.

4.6 Osoba oprávněna provádět výuku a výcvik

Pokud pomineme zdravotní přípravu, mohou vyučovat osoby, které jsou držiteli profesního osvědčení. Profesní osvědčení vydává krajský úřad a jsou v něm uvedeny předměty, které může vyučovat. Podmínkou k udělení profesního osvědčení je:

- ✓ ukončené středoškolské vzdělání zakončené maturitou, nebo pokud jde o učitele výcviku v řízení vozidla nebo výuky praktické údržby vozidla, ukončené střední vzdělání strojíního nebo dopravního směru,
- ✓ minimální věk 24 let,
- ✓ kladný výsledek absolvovaného dopravně psychologického vyšetření,
- ✓ účast na základním školení a úspěšná zkouška z předpisů, ze znalostí ovládání a údržby vozidla, řízení vozidla, a pokud jde o výuku předpisů a teorie řízení a zásad bezpečné jízdy musí tato osoby být držitelem řídičského oprávnění pro skupinu vozidel, kterou vyučuje,
- ✓ nemít uložen trest zákazu řízení motorových vozidel během poslední třech let.

Pro samotný výcvik musí být splněny tyto podmínky a navíc osoba musí být alespoň tři roky držitelem řídičského oprávnění pro skupinu vozidel, pro kterou provádí výcvik. Vzor profesního osvědčení pro učitele autoškoly je zobrazen jako příloha č. 3.

Zdravotní přípravu a výcvik v poskytování první pomoci mohou provádět lékaři, vyšší, střední a nižší zdravotničtí pracovníci, učitelé odborných předmětů v oboru ošetrovatelství, instruktoři Českého červeného kříže a absolventi zdravotnické přípravy zaměřené na výuku v autoškolách (zákon č. 247/2000 Sb., § 21 a 22).

4.7 Způsob výuky a výcviku

Provozovatel autoškoly je povinen před zahájením výuky a výcviku odevzdat obecnímu úřadu s rozšířenou působností dle místa provozovny autoškoly seznam žadatelů o řidičské oprávnění zařazených do výuky a výcviku.

První musí probíhat teoretická výuka, teprve na ni navazuje výcvik v řízení vozidla. Část výcviku v řízení vozidla může provozovatel autoškoly nahradit výcvikem na řidičském trenažéru. Před zahájením výcviku v řízení vozidla musí být žadatel o řidičské oprávnění seznámen se zásadami ovládní vozidla a teorií řízení a zásadami bezpečné jízdy výcvikového vozidla. Výcvik v řízení vozidla nesmí trvat u jednoho žadatele o řidičské oprávnění déle než dvě vyučovací hodiny denně. Délka vyučovací hodiny je 45 minut. Ve výcvikovém vozidle smí být přítomen učitel, tlumočnick výcviku, žadatelé o řidičské oprávnění, držitel profesního osvědčení v době přípravy a kontrolní orgán.

Provozovatel vydává žadateli průkaz žadatele a průběžně v něm provádí záznamy o jeho účasti na praktickém výcviku. Dále je provozovatelem vedena průkazná evidence – evidenční kniha, třídní kniha, záznamy jízd pro jednotlivá vozidla atd.

Výuka a výcvik žadatele je ukončen provozovatelem autoškoly za podmínek, že žadatel absolvoval minimální počet hodin výuky a výcviku stanovené učební osnovou (zákon č. 247/2000 Sb., § 25-30).

Vzorový rozvrh hodin s přesnými termíny výuky a plánovanou učební osnovou ukazuje následující tabulka:

Tabulka č. 3 - Vzorový rozvrh autoškoly

Vyuč. celek	den	Plán	Čas	Předmět číslo hodiny	Téma
1	ST.	23.1.2013	15,00	zahájení	seznámení s průběhem výcviku
			16,15		kontrola žádostí o získání řidičského oprávnění
2	Po.	28.1.2013	15,30	TZBJ-1,2,3	seznámení s vozidlem
			17,45		ovládací prvky+ rozjíždění+zastavování
3	St.	30.1.2013	15,00	PPV-1,2,3	§§ 1-10,61-68,76
			17,15		
4	Po.	4.2.2013	15,00	PPV-4,5,6	Vyh.30/01 §§ 4,6,7,8,9,10,15,18,19,20,21,26,27
			17,15		ZNAČKY

5	St.	6.2.2013	15,00 17,15	PPV-7,8,9	§§ 11,20,21,22,23,69,70-74,75 Vyh.30/01§§24,29 KŘIŽOVATKY
6	Po.	11.2.2013	15,00 17,15	OÚV-1 TZBJ-4	Ot.1-12 brzdná dráha, reakční doba,
7	St.	13.2.2013	15,00 17,15	PPV- 10,11,12	§§ 12-19,24-29 předvídání, bodový systém, přestupky
8	St.	20.2.2013	15,00 17,15	PPV 13,14 TZBJ-5	§§ 30-51 bezpečná vzdálenost, bodový systém, přestupky
9	Po.	25.2.2013	15,00 17,15	OÚV-3,4 TZBJ-6	Ot. 13-25 couvání podélné + kolmé, adheze, aquaplaning
10	St.	27.2.2013	15,00 17,15	PPV- 15,16,17	§ 52-60,79,80-118, zák.168/99,13/97,56/01, 243/01,355/06111/94,311/06,341/02
11	Po.	4.3.2013	15,00 17,15	ZP	na místě nehody, krvácení, bezvědomí, šok, poruchy dýchání, zástava krevního oběhu, atd...
12	St.	6.3.2013	15,00 17,15	PV-PÚ OP-2,3	Údržba vozidla + přezkoušení

PPV Předpisy o provozu na pozemních komunikacích

OÚV Ovládání a údržba vozidla

TZBJ Teorie řízení a zásady bezpečné jízdy

ZP Zdravotní příprava

PV PÚ Praktická údržba vozidla

PJ Výcvik v řízení vozidla

(www.autoskolamorava.cz/as_olomouc/autoskola/nabidka_zahajeni.php)

4.8 Zkoušky z odborné způsobilosti

Po skončení výuky a výcviku je provozovatel autoškoly povinen nejpozději do 15 dnů přihlásit žadatele o řidičské oprávnění ke zkoušce, činí tak písemně k obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností podle místa provozovny provozovatele autoškoly. Ten zařadí žadatele ke zkoušce nejpozději do 15 dnů po obdržení žádosti. Příslušný obecní úřad určí zkušební komisaře, kterým může být pouze zaměstnanec obce, přitom musí být současně držitelem platného průkazu zkušební komisaře. V praxi je na většině obecních úřadů s rozšířenou působností pouze jeden komisař, takže o jeho určování se nedá hovořit (zákon č. 247/2000 Sb., § 32 a 33).

Zkoušky z odborné způsobilosti žadatele o řidičské oprávnění a opakované zkoušky se konají většinou v jednom dni. Žadatel se musí podrobit zkoušce z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, tato se skládá ze tří samostatných zkoušek.

1) Zkouška z **předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy**. Test je složen z 25 otázek a lze získat maximálně 50 bodů. Otázky jsou sestaveny takto:

- ✓ 10 otázek z pravidel provozu na pozemních komunikacích,
- ✓ 4 otázky ze znalosti zásad bezpečné jízdy a ovládání vozidla,
- ✓ 3 otázky na znalost dopravních značek, světelných a akustických signálů,
- ✓ 3 otázky ověřující schopnost řešení dopravních situací,
- ✓ 2 otázky zaměřené na znalost předpisů o podmínkách provozu na pozemních komunikacích,
- ✓ 2 otázky ověřující znalost předpisů souvisejících s provozem na pozemních komunikacích,
- ✓ 1 otázka ověřující znalosti zdravotní přípravy.

Zkouška se provádí testem písemně nebo pomocí výpočetní techniky. Znění zkušebních otázek vydává ministerstvo dopravy ve Věstníku dopravy. Pro hodnocení „prospěl“ je třeba dosáhnout nejméně 43 bodů.

2) Zkouška ze **znalostí ovládání a údržby vozidla**, jde-li o žadatele řidičského oprávnění pro skupinu C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D nebo D+E. Novinkou od 19. 1. 2013 je, že se tato zkouška již nekoná pro skupiny A1, A2, A, B1, B, BE a T. Otázky, které jsou předmětem zkoušky, jsou uvedeny v příloze č. 6 vyhlášky č. 167/2002 Sb. Pro skupiny C1, C1+E, C, C+E je dán rozsah zkoušky z odborné způsobilosti tří otázek z ovládání a údržby vozidla, pro skupiny D1, D1+E, D nebo D+E jsou to čtyři otázky. Zkouška se provádí ústně u modelů či výcvikového vozidla.

3) Zkouška z **praktické jízdy s výcvikovým vozidlem** probíhá následovně.

První část zkoušky je zaměřena na znalosti a dovednosti, které probíhají ještě před zahájením zkoušky. Pro skupinu B se jedná mimo jiné o kontrolu stavu pneumatik, osvětlení vozidla a směrových světel, stěračů, provozních kapalin, přístrojové desky a funkčnosti sdělovačů, přizpůsobení zpětných zrcátek či sedadla atd. Nastartovat, plynule se rozjet, couvat se zatáčením na obě strany, zastavit vozidlo, zajet do omezeného prostoru a vyjet z něj atd.

Ve druhé části zkoušky prokazuje schopnost ovládní motorového vozidla s různou intenzitou provozu na pozemních komunikacích, bezpečná jízda křižovatkou, která je řízena světelnou signalizací, dodržování správné vzdálenosti mezi vozidly, předjíždění, znalost jízdy na kruhovém objezdu, řízení vozidla na úseku, kde je provoz hromadné osobní dopravy a kde je dostatečný pohyb chodců, řízení vozidla mimo obec a spoustu dalších manévrů, které jsou definovány v § 42 zákona č. 247/2000 Sb. Po celou dobu praktické jízdy se musí žadatel řídičského oprávnění prokazovat ohleduplné, ukázněné, předvídaté a přizpůsobivé řídičské chování.

Zkouška z praktické části musí trvat v první části minimálně 10 minut a v druhé části nejméně 20 minut, pokud má být uděleno řídičské oprávnění pro skupinu B.

Výsledek každé zkoušky je hodnocen stupněm „prospěl“ nebo „neprospěl“. V případě, že neprospěl v některé ze zkoušek, může zkoušku opakovat, a to nejdříve za pět pracovních dnů. Pokud žadatel neuspěje do doby 6 měsíců ode dne zahájení první zkoušky, je povinen před další zkouškou absolvovat novou výuku a výcvik v plném rozsahu (zákon č. 247/2000 Sb., § 38 a 39).

4.8.1 Průkaz zkušebního komisaře

Ministerstvo dopravy vydává průkaz zkušebního komisaře, prokáže-li žadatel, že:

- ✓ je starší 25 let,
- ✓ má ukončeno střední vzdělání zakončené maturitní zkouškou,
- ✓ je nejméně 5 let držitelem řídičského oprávnění pro skupinu vozidel, pro kterou bude žadatele o řídičské oprávnění zkoušet,

- ✓ absolvoval základní školení pro zkušební komisaře a uspěl u závěrečných zkoušek,
- ✓ nemá a ani neměl během posledních pěti let uložen trest zákazu řízení motorových vozidel.

Průkaz zkušební komisaře se vydává na dobu pěti let. Vzor tohoto průkazu najdete jako přílohu č. 4. Zkušební komisař je povinen se každý rok podrobit zdokonalovacímu školení:

- ✓ dva dny za účelem prohloubení znalostí a dovedností potřebných pro provádění zkoušek,
- ✓ jeden den za účelem praktických dovedností potřebných pro řízení vozidel zařazených do příslušné skupiny,
- ✓ v pátém roce platnosti průkazu je povinen se podrobit přezkoušení, které je nutné pro prodloužení průkazu zkušební komisaře o dalších pět let.

Ministerstvo odejme průkaz zkušební komisaře, pokud zkušební komisař opakovaně nebo hrubým způsobem porušil povinnosti stanovené tímto zákonem, vykonává činnost neslučitelnou s prováděním činnosti zkušební komisaře, pozbyl nebo mu bylo odejmuto řidičské oprávnění pro příslušnou skupinu vozidel (zákon č. 247/2000 Sb., § 34 až 37).

4.9 Státní správa

Státní správu ve věcech získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel dle zákona č. 247/2000 Sb. vykonává obecní úřad s rozšířenou působností, krajské úřady a ministerstvo dopravy.

Obecní úřad obce s rozšířenou působností – vydává registraci k provozování autoškoly, schvaluje výcviková vozidla, zařazuje žadatele o řidičské oprávnění ke zkouškám, projednává v prvním stupni správní delikty.

Krajský úřad rozhoduje o udělení osvědčení a provádí zkoušky učitelů výuky a výcviku, projednává v prvním stupni správní delikty.

Ministerstvo rozhoduje o vydání průkazu zkušebního komisaře, provádí základní školení a přezkoušení zkušebních komisařů, projednává v prvním stupni správní delikty.

4.10 Státní dozor

Ve věcech získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel vykonává státní dozor obecní úřad s rozšířenou působností a krajské úřady. Co se týká zkušebních komisařů, koná státní dozor ministerstvo dopravy (zákon č. 247/2000 Sb. § 53 a 54).

5 Státy EU

Důležitým prvkem ke snižování nehodovosti, stejně jako u nás, je zdokonalování výuky v autoškolách. „Ačkoli je problematika bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích na základě článku 75 Maastrichtské smlouvy nedílnou součástí jednotné dopravní politiky Evropského společenství, v současné době neexistuje jednotný model výcviku nových žadatelů o řidičská oprávnění.“ V současné době existuje v Evropě šest základních modulů, jak získat řidičské oprávnění. Rozdíly najdeme v povinnosti výcviku v autoškole a míře zapojení neprofesionálních učitelů do systému výcviku.

- ✓ První model je charakteristický povinným teoretickým i praktickým výcvikem v autoškole.
- ✓ Druhý model představuje možnost teoretického a praktického výcviku v autoškole, kde se počet teoretických hodin pohybuje od 5 do 25 vyučovacích hodin a praktický výcvik trvá 25 – 35 hodin.
- ✓ Ve třetím modulu musí být teoretický i praktický výcvik zahájen v autoškole, ale může být doplněn neprofesionálním instruktorem.
- ✓ Čtvrtý model reprezentuje výcvik, který je zahájen v autoškole a ačkoli je poté doplňován lekcemi neprofesionálního učitele, celý průběh výcviku musí být konzultován a kontrolován autoškolou.
- ✓ V pátém modulu probíhá výuka a výcvik výhradně pouze pod vedením neprofesionálního učitele.
- ✓ Šestý model nabízí možnost výcviku v autoškole či s neprofesionálním učitelem, samotný výcvik je pak doplněn samostudiem jak v oblasti teorie, tak praxe. V důsledku pak může žák v období zácviku jezdit ve vozidle sám, bez přítomnosti instruktora (Hamerníková, 2010, s. 107 – 108).

Pro srovnání je uveden přehled výuky výcviku ve vybraných evropských státech, kde jsou používány různé varianty výuky a výcviku nových řidičů a stejně tak organizace, které zkoušky provádí se různí. Seznámíme se také s institutem

řidičského průkazu na zkoušku, který plánuje ministerstvo dopravy zavést i do naší legislativy.



5.1 Belgie

V Belgii má uchazeč o řidičské oprávnění dvě možnosti, jak se naučit řídit automobil:

1) teoretický a praktický výcvik v autoškole následovaný praxí v délce od 3 do 12 měsíců. Uchazeči je dovoleno řídit vozidlo během následné praxe, nesmí však nikoho převážet. Kandidát nesmí řídit jiné vozidlo než vozidlo autoškoly.

2) teoretický a praktický výcvik pod dohledem neučitele, bez výuky v profesionální autoškole. Doba výcviku musí trvat alespoň 3 měsíce. Po tuto dobu nesmí žák přepravovat jiné osoby s výjimkou neprofesionálního učitele. Vozidlo musí být označeno nápisem „L“, nemusí být vybaveno dvojím ovládním. V tomto systému je třeba splnit následující požadavky:

- ✓ Nejdříve musí úspěšně absolvovat teoretickou zkoušku,
- ✓ Kandidát musí být ve věku min. 18 let (pokud se jedná o skupinu B je povoleno o rok méně, ale předtím musí absolvovat 14 hodin praktických jízd v profesionální autoškole, z toho dvou z nich se musí účastnit též jeho budoucí neprofesionální učitel),
- ✓ Kandidát musí vlastnit speciální povolení vydané příslušným místním úřadem, které je vydává na dobu 6-18 měsíců (nelze prodloužit)
- ✓ Kandidát musí projít lékařským vyšetřením nebo vyplnit čestné prohlášení o svém zdravotním stavu,
- ✓ Musí být doprovázen jedním nebo dvěma učiteli (učitel musí být držitelem příslušného řidičského oprávnění, musí mít alespoň 24 let).
- ✓ Žák během výcviku nesmí řídit v noci, o víkendech či svátcích.

Teoretické a praktické zkoušky se konají ve zkušebních centrech, kde zkouší zkušební komisaři (Budský, 2011c, s. 9-12).



5.2 Dánsko

V Dánsku lze stejně jako u nás získat řidičské oprávnění pouze účastí v akreditované autoškole. Pro udělení řidičského oprávnění na skupinu B je žák povinen absolvovat minimálně 26 hodin teorie a 20 hodin praktických jízd.

Zkušební komisaři jsou zaměstnanci „Policie a the Statens Bilinspektion“ a jejich přípravu zajišťuje policie nebo armáda. Zkoušky se konají na policejních stanicích asi na 80 místech ve státě.

Řidičský průkaz se vydává po absolvování úspěšné zkoušky a řidič již není dále sledován a hodnocen (Budský, 2011c, s. 12-13).



5.3 Estonsko

Uchazeč má dvě možnosti, jak získat řidičský průkaz:

- 1) teoretická a praktická příprava jen v autoškole,
- 2) teoretická a praktická příprava v autoškole kombinovaná s výcvikem pod dohledem učitele (pouze pro skupiny A a B)

V prvním ze zmíněných způsobů musí adept, který chce získat skupinu B, absolvovat minimálně 41 hodin teorie a 40 hodin praktické jízdy. První praktickou a teoretickou zkoušku provádí autoškola na závěr kurzu, s potvrzením o úspěšnosti této zkoušky je připuštěn teprve k závěrečné zkoušce, která probíhá ve zkušebních

centrech, těch je ve státě celkem 17. Zkušební komisař musí mít praxi učitele autoškoly nebo vysokoškolské technické vzdělání a dostatečnou praxi (8-10 let).

V druhém případě musí uchazeč konat jízdy pouze s jedním stálým neučitelem a průběh výcviku pravidelně hlásit v autoškole. Stejně tak i v tomto případě je kurs zakončen teoretickou a praktickou zkouškou v autoškole a dále uchazeč pokračuje v závěrečné zkoušce ve zkušebním centru. Jsou zde stanoveny podmínky pro žáka autoškoly (věk, zdravotní prohlídka, znalost pravidel, prozatímní řidičský průkaz platný na dobu výcviku) a stejně tak i pro doprovázejícího neučitele (držitelem skupiny B minimálně 3 roky, musí projít zvláštní teoretickou a praktickou zkouškou a mít zvláštní povolení k výcviku konkrétního uchazeče vydaného autoškolou). Při jízdě žáka s neučitelem nesmí rychlost na dálnicích a na ostatních silnicích překročit 70 km/hod.

První dva roky ještě řidiči mimo jiné i skupiny B podléhají určitým omezením, jako jsou: nesmí tahat přívěsy, nulová hladina alkoholu v krvi, na dálnicích a silnicích mimo obec maximálně 70 km/hod. Tímto jejich povinnosti nekončí, během prvních dvou let se musí podrobit kursu noční jízdy a absolvovat školu smyku. Pokud řidič porušuje opakovaně pravidla, je mu tato doba prodloužena o další dva roky. Na konci zkušební doby následuje další zkouška a řidič obdrží definitivní řidičské oprávnění (Budský, 2011c, s. 14-16).

5.4 Maďarsko

Žadatel o řidičské oprávnění je povinen absolvovat autoškolu. V Maďarsku je asi 1000 autoškol. Zkoušky provádí zkušební komisaři, kteří jsou zaměstnanci dopravního inspektorátu, ten je také odpovědný za provádění základní a zdokonalovací přípravy komisařů. Zajímavé je, že proti výsledku závěrečné zkoušky se není možno odvolat.

U řidičského průkazu na zkoušku je stanoveno dvouleté zkušební období. V této době jsou stanoveny pro řidiče určitá omezení, u skupiny B nesmějí táhnout přívěs, při spáchání přestupku se lhůta prodlužuje o jeden rok, toto lze maximálně dvakrát.

Při třetím deliktu pozbývá řidičské oprávnění a řidič se musí podrobit nové přípravě v autoškole a znovu závěrečné zkoušce v opačném případě se dočasný řidičský průkaz mění za průkaz definitivní (Budský, 2011c, s. 32-34).



5.5 Německo

Stejně tak i v Německu lze získat řidičské oprávnění přípravou v autoškole. V průměru musí absolvovat 24 hodin teorie a 30 hodin praktických jízd, aby mohl jít k závěrečné zkoušce. V současné době může být řidičské oprávnění uděleno již v 17 letech pod podmínkou, že do dovršení věku 18 let může řídit vozidlo jen pod dozorem stanovené osoby, většinou rodinného příslušníka, toto platí jen pro skupinu B.

Zkušební komisaři jsou zaměstnanci organizace DEKRA nebo TÜV je u nich požadováno absolutorium magisterského vysokoškolského studia technického směru, samozřejmostí je minimálně věk 24 let, nesmí být soudně trestán a musí doložit dobrou pověst.

Stejně tak i v Německu je pro nové řidiče stanoveno dvouleté zkušební období. Jestliže během zkušebního období způsobí řidič jeden vážný či dva méně závažné přestupky, je o jeho dalším osudu rozhodováno na příslušném úřadě, kde mohou předepsat absolvování zdokonalovacího kurzu, mohou řidičský průkaz odebrat a nařídít psychologické vyšetření, tímto se automaticky prodlouží zkušební doby o další dva roky (Budský, 2011c, s. 37-40).



5.6 Rakousko



V Rakousku se lze k řidičskému oprávnění dostat třemi způsoby:

1) vše probíhá v autoškole – teoretická výuka i praktický výcvik, minimální věk je 17,5, žák musí absolvovat minimálně 40 hodin teorie a 20 hodin praktických jízd

2) zahájení výuky a výcviku v autoškole, poté praktický výcvik pod dohledem neučitele (nelze provádět u motocyklu), minimální věk je 17,5, a žák musí absolvovat minimálně 8 hodin teorie a 8 hodin praktických jízd před zahájením dalšího výcviku pod dohledem neučitele.

3) celá teoretická výuka a praktický výcvik v autoškole, v kombinaci s praktickými jízdami pod dohledem neučitele (lze jen u skupiny B). U této varianty je vstupní věk 16 let, žák je povinen absolvovat celou přípravu v autoškole jako je popsána v první variantě. Příprava se skládá ze základního tréninku v autoškole, minimálně dvě vyučovací hodiny praktických jízd s neučitelem pod dohledem učitele autoškoly, celá příprava je ukončena praktickými jízdami s neučitelem, kdy musí žák prokazatelně podle knihy jízd najet 3 000 km, řidičský průkaz se uděluje ve věku 17 let, poté může osoba samostatně řídit vozidlo, ale s určitým omezením rychlosti.

Řidičský průkaz na zkoušku je zaveden pro řidičské oprávnění, které je uloženo jako první v životě řidiče. Po spáchání závažného deliktu se řidič musí podrobit další přípravě, v případě překročení maximální povolené hladiny alkoholu v krvi či spáchání jiného závažného deliktu je nařízena návštěva speciálního dopravně psychologického kurzu. Současně se prodlužuje zkušební doba o jeden rok. Takto může být postupováno až třikrát, pokud i poté dojde ke spáchání přestupku, je řidičské oprávnění definitivně odebráno v opačném případě se stává řidičský průkaz definitivním (Budský, 2011c, s. 49-52).



5.7 Švédsko

Příprava budoucích řidičů v autoškole je nepovinná, dle statistik absolvuje:

- ✓ 5 % uchazečů o řidičské oprávnění přípravu v akreditované autoškole,
- ✓ 5 % pod dohledem neprofesionálního učitele,
- ✓ 90 % kombinovaně.

Před zahájením teoretické zkoušky prokazuje žadatel potvrzením z autoškoly nebo od neprofesionálního řidiče, že absolvoval předměty požadované danou osnovou, předměty a výukové celky jsou stanoveny, rozsah výuky ne.

U neprofesionálního učitele jsou stanoveny podmínky praxe (alespoň 5 let), minimální věk 24 let a musí vlastnit speciální povolení vydané příslušným místním úřadem, která má platnost 48 měsíců. Učitel autoškoly i neprofesionální učitel mají plnou právní odpovědnost za provoz vozidla (Budský, 2011c, s. 58-60).

5.8 Rekapitulace států

Závěrečný přehled nám dává tabulka č. 4, kde jsou ve stručnosti uvedeny základní informace o evropských státech. Tabulka uvádí, zda stát má zaveden institut řidičského průkazu na zkoušku, zda při výcviku je využíván neprofesionální učitel a v jaké míře. Procento žáků, kteří využívají neprofesionálního učitele je dáno požadavky a podmínkami toho daného státu, které musí být splněny, v některých případech je to pouze věk, praxe a povolení vydané příslušným úřadem, jindy speciální školení pro neučitele, přezkoušení neučitele, dovybavení vozidla brzdovým pedálem a zrcátky atd. Poslední informací v tabulce je, kdo je garantem závěrečných zkoušek.

Stejně tak i u nás v současné době probíhají přípravy, které by do naší legislativy měly zavést institut řidičského průkazu na zkoušku a nahradit stávající systém a organizaci zkoušek z odborné způsobilosti.

Tabulka č. 4 - Přehled států s informacemi týkajícími se řidičského průkazu na zkoušku a zkušebních organizací

Stát	Řidičský průkaz za zkoušku	Výcvik s neprofesionálním učitelem	% žáků s doprovodem neprofesionálního učitele	Zkušební organizace
Španělsko	Ano	Ano	1	Zkušební organizace řidičů
Estonsko	Ano	Ano	5	Zvláštní vzdělávací instituce
Lucembursko	Ano	Ano	20	Státní komise
Rakousko	Ano	Ano	15	Zkušební organizace řidičů
Německo	Ano	Ano	20	Státní komise
Finsko	Ano	Ano	20	Státní komise
Francie	Ano	Ano	30	Státní komise
Severní Irsko	Ano	Ano	34	Zkušební organizace řidičů
Belgie	Ne	Ano	55	Státní komise
Velká Británie	Ano	Ano	65	Zkušební organizace řidičů
Lotyšsko	Ano	Ano	80	Zkušební organizace řidičů
Norsko	Ano	Ano	82	Státní komise
Švédsko	Ano	Ano	90-95	Státní komise

Stát	Řidičský průkaz za zkoušku	Výcvik s neprofesionálním učitelem	% žáků s doprovodem neprofesionálního učitele	Zkušební organizace
Itálie	Ne	Ano	Neuvádí se	Státní komise
Slovinsko	Ano	Ano	Neuvádí se	Různé administrativní celky
Malta	Ano	Ano	Neuvádí se	Zkušební organizace řidičů
Maďarsko	Ano	Ne		Zkušební organizace řidičů
Nizozemsko	Ne	Ne		Státní komise
Portugalsko	Ano	Ne		Státní komise
Slovensko	Ne	Ne		Státní komise

6 Návrh nové koncepce přípravy řidičů

Výrazně přitvrdit vůči adeptům řidičského průkazu chce od roku 2014 ministerstvo dopravy. V připravované novele zákona o autoškolách počítá například s řidičským průkazem na zkoušku i se zřízením Národní zkušební organizace (www.novinky.cz/domaci/275110-ziskat-ridicky-prukaz-bude-mnohem-tezsi.html).

V letech 2005-2011 zpracoval řešitelský tým, pod vedením Romana Budského, na základě zadání ministerstva dopravy projekty SWING, TANGO a TWIST se zaměřením na dopravně bezpečnostní problematiku. Uvedenou triádu lze oprávněně považovat za komplexní pohled na oblast bezpečnosti silničního provozu z hlediska lidského faktoru.

6.1 Důvody a potřeba změny

Přestože v posledních letech došlo k mírnému zlepšení, není situace v České republice v oblasti bezpečnosti silničního provozu při porovnání s většinou evropských států nijak optimistická. Řidiči mnohdy nejsou dostatečně připraveni pro dnešní intenzivní provoz, kázeň řidičů se stoupajícím provozem zhoršuje a agresivní a bezohlední řidiči přestávají být na našich silnicích pouze výjimkou, vytrácí se základní principy ohleduplnosti a slušnosti. Bohužel vše začíná již v autoškolách, kde výuka a výcvik probíhají často formálně, také zkoušky z odborné způsobilosti jsou nedostatečně motivující a v konečném důsledku mnohdy také pouze formální. Začínající řidiči mívají jen letmé povědomí o dopravně psychologických zásadách, nejsou schopni chovat se adekvátně na místě dopravní nehody, nejsou schopni přistupovat k řízení motorového vozidla v širších souvislostech.

Všechny státy EU se potýkají nebo v minulosti potýkaly s podobnými problémy. Jako účinné řešení se ukázal celostní přístup k uvedené problematice, tj. zajištění kvalitního systému výuky a výcviku nových řidičů a pravidelného školení vybraných kategorií řidičů, současně se systémem všeobecné prevence vhodně doplněné sankčně motivační soustavou.

Na bezpečnosti silničního provozu mají zásadně vliv tři faktory:

- ✓ pozemní komunikace,
- ✓ technické parametry a aktuální technický stav vozidla,
- ✓ účastník silničního provozu – řidič motorového vozidla.

Podíl jednotlivých faktorů na relativní míře zavinění dopravních nehod dlouhodobě činí 0,3 % v neprospěch stavu pozemní komunikace, 0,7 % z důvodu špatného technického stavu vozidla, ovšem uvádí se 92 – 93 % z důvodu viny řidiče motorového vozidla, na zbývající části se podílí řidiči nemotorových vozidel, chodci, lesní zvěř příp. nedefinovaní viníci. Je zřejmé, že největší podíl mají řidiči motorových vozidel, proto jim musí být věnována podstatně větší pozornost. Touto problematikou se zabývá projekt „Stabilní komplexní systém výcviku řidičů a motivátory pro dodržování pravidel silničního provozu na pozemních komunikacích“, který proběhl pod záštitou Ministerstva dopravy České republiky a který je znám veřejnosti spíše pod názvem TWIST (Transport with Sense nad Tact) (Budský, 2011b, s. 1-5).

Od 01. července 2006 se zavedením bodového systému se v počátku objevily doložitelné pozitivní výsledky. V následujícím roce již tomu bohužel bylo jinak, hovoříme o průkazném zhoršování výsledků, důvodem je absence skutečně komplexního přístupu k řešené problematice. Na vývoji nehodovosti se podílí více faktorů, jedná se o otázky:

- ✓ všeobecně preventivních opatření zaměřených na děti a mládež, dospělou populaci – všichni bez ohledu na vlastnictví řidičského oprávnění,
- ✓ cílená a legislativou vyžadovaná příprava nejrizikovějších skupin účastníků silničního provozu – řidiči motorových vozidel, řidiči vybraných skupin vozidel - tzv. řidiči z povolání,
- ✓ na závěr sankčně motivační systém účinně působící na všechny účastníky silničního provozu.

Cílem projektu TWIST je navrhnout:

- ✓ zásady dlouhodobě stabilního a efektivního systému přípravy nových řidičů,

- ✓ zásady provádění speciální profesní přípravy některých kategorií řidičů vč. jejich povinného periodického doškolení,
- ✓ systém provádění závěrečných zkoušek,
- ✓ zásady institutu tzv. řidičského průkazu na zkoušku,
- ✓ zásady příslušného sankčně motivačního systému (Budský, 2011b, s. 5-6).

Některé výše uvedené změny jsou již předmětem vypracovaného věcného záměru, ale všechny bohužel zatím neřeší.

6.2 Motivace žáků autoškol

Při rozhodování žáků, kterou autoškolou si vybrat, hraje důležitou roli nízká cena, doba trvání (čím kratší, tím lépe) a často i náročnost daná předpokládaným místem konání zkoušky z odborné způsobilosti. Bohužel už nepožadují kvalitní úroveň přípravy, která povede k získání odpovídajících kompetencí řidiče a bude se podílet na beznehodové kariéře.

Budský (2011b, s. 12) uvádí, že: „*Systém vzdělávání řidičů v České republice je třeba postavit na zcela nových základech, je třeba opustit teoretický model, na němž stála příprava budoucích řidičů do roku 1989*“. Za efektivní považuje model, kdy základem je závěrečná zkouška v prostředí s nízkou úrovní potencionální korupce, její úroveň ovlivňuje odpovídající a reálně nastavený sankčně motivační systém, tímto je dostatečně motivována příprava žáka na závěrečnou zkoušku. V konečném důsledku tak volí budoucí řidiči odpovídající přípravu a samozřejmě jejího přiměřeného poskytovatele.

Výzkumem bylo zjištěno, že v ideální přípravě řidiče by měly být obsaženy tyto čtyři fáze⁸ (řazeno dle důležitosti pro bezpečnost silničního provozu):

1) Ovládání vozidla - k tomu, aby se mohl řidič věnovat řešení dopravní situace, musí plně zautomatizovat techniku ovládání vozidla, musí být schopen vozidlo řídit podvědomě, hlavně v běžných řidičských úkonech.

⁸ Zásady vytyčené projektem GDE-matrix jsou průběžně rozvíjeny, od roku 2010 je zmiňována pátá fáze, totiž seznámení řidiče s podstatou konkrétního kulturního a sociálního prostředí.

2) Řešení a zvládnání běžných dopravních situací – pozornost je věnována především řešení běžných dopravních situací a sledování příslušných dopravních značek, budoucí řidiči by měli být schopni rozpoznat hrozící nebezpečí a přizpůsobit rychlost své jízdy.

3) Cíl a kontext jízdy – vliv na bezpečnost jízdy má ovšem i volba účelu jízdy, v zásadě proč, s kým a kdy ji uskutečnit. Je třeba zhodnotit, zda je nutné cestu uskutečnit např. s ohledem na povětrnostní podmínky a jakou zvolit trasu v závislosti na intenzitě provozu. Svou roli hraje i faktor vlivu spolucestujících, u mladých řidičů je to často hecování ze strany spolucestujících.

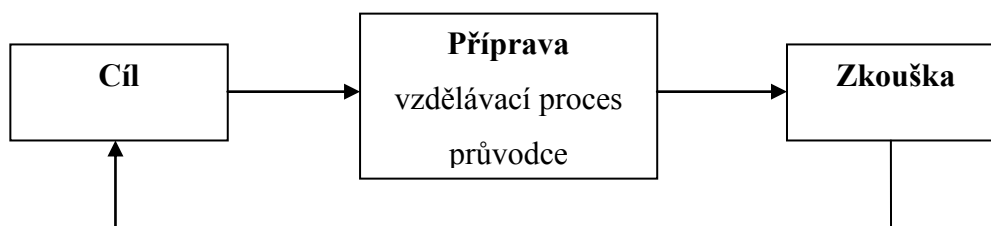
4) Životní cíle, schopnosti pro smysluplný život – závěry četných výzkumných prací naznačují, že životní cíle odpovídají životnímu stylu, v zásadě platí „jak žiji, tak řídím“. Zvláště u mladých lidí se v jejich jízdě projevuje stupeň zralosti osobnosti (Budský, 2011b, s. 7-20).

6.3 Stanovení přípravy nových řidičů

Při tvorbě nového modelu přípravy budoucích řidičů je třeba využít praktické zkušenosti z ostatních zemí EU, zdánlivě paradoxně působí, že nejlepší ukazatele dopravní nehodovosti mají právě státy s nepovinnou nebo jen částečně povinnou účastí na výuce a výcviku v autoškole.

Klíčový vliv na kvalitu přípravy mají:

- 1) smysluplný cíl vzdělávacího procesu,
- 2) vlastní vzdělávací proces,
- 3) průvodce, nemusí se nutně jednat o učitele autoškoly, řeč je i o neprofesionálních učitelích, kvalitě učebnic a multimediálních pomůcek atd.,
- 4) kvalita závěrečné řidičské zkoušky.



Když mluvíme o přípravě řidičů, probíhá ve třech rovinách:

- 1) Tradiční model – jedná se o osvojení základních teoretických znalostí a praktických dovedností ze strany nových řidičů, důležitá je motivace úspěšně zvládnout závěrečnou zkoušku k čemuž je celá příprava směřována. Budoucí řidiči tak získají základní potřebné znalosti a dovednosti a až samotnou praxí si veškerou činnost zautomatizují, jsou schopni se pohybovat v provozu za nejrozmanitějších provozních podmínek a vytváří si potřebné návyky a postoje. V České republice se jeví být tradiční model již nevyhovujícím.
- 2) Kombinovaná příprava – je kombinace získávání potřebných znalostí a dovedností v akreditované autoškole, ale hlavní roli zde sehrává neprofesionální učitel, pod jehož dohledem se koná určitý počet praktických jízd, cílem je vybudovat potřebné řidičské mechanismy, seznámit se s různými provozními podmínkami jako je jízda v noci, jízda v zimě, jízda ve vzdálenějších lokalitách atd. U této přípravy se prokazatelně zvyšuje reálná připravenost budoucích řidičů a samostatnosti. Uvedený model však nemá v České republice mnoho příznivců, hlavně ze strany autoškol, které chrání své existenční zájmy. Přesto Budský (2011b) uvádí, že právě touto cestou by měla směřovat příprava budoucích řidičů.
- 3) Pozkouškovou přípravou je umožnění získat řidičské oprávnění na osobní automobil ve věku 17 let a do dovršení 18 let věku jezdit v doprovodu osoby splňující (relativně přísná) kritéria. Jedná se o období kombinované přípravy, ale umožňuje řídit nezletilým osobám pod dohledem neprofesionálního řidiče až po získání příslušného řidičského oprávnění (Budský, 2011b, s. 35–40).

6.4 Nedostatky současného systému

Hlavní nedostatky současného systému jsou následující:

- ✓ úzké vazby zkušebních komisařů s autoškoly a pověřenými obcemi, negativní vlivy osobních a politických vazeb,
- ✓ korupční prostředí (dosud obviněno cca 30 zkušebních komisařů, 20 provozovatelů autoškol, více jak 80 žadatelů o řidičské oprávnění – čísla nejsou konečná),
- ✓ nedostatečná kvalita provádění zkoušek, zejména praktických, vlivem nevhodného dopravního prostředí, nedostatečné kontroly komisařů, která je podmíněna personálním zajištěním. Se snižujícím se stavem státních úředníků je kvalitní kontrola nemožná,
- ✓ časté ovlivňování činnosti zkušebního komisaře ze strany nadřízených i některých komunálních politiků,
- ✓ nízká mzda zkušebních komisařů, která nemotivuje k eliminaci korupčního prostředí a nezvyšuje prestiž této profese ve vztahu k celospolečenskému zájmu v oblasti bezpečnosti silničního provozu,
- ✓ nedostatečná kvalita a vzdělávání zkušebních komisařů s čímž souvisí i přístup k výkonu zkoušek,
- ✓ nedostačující a neodborný kontrolní systém na prvním stupni.

Takto kritizuje současný stav ministerstvo dopravy v příloze k věcnému záměru.

6.5 Výhody stávajícího systému

Na druhou stranu je třeba také uvést pozitiva, které současný systém má:

- ✓ systém je zažitý a obecně známý,
- ✓ zkušební místa jsou zpravidla velmi dobře dostupná – velmi často se jedná přímo o autoškoly, kde uchazeč absolvuje výcvik,
- ✓ nižší finanční náročnost pro frekventanty zkoušek (poplatek je cca 700 Kč/osobu)

V důsledku výše uvedených skutečností je výsledkem nevyhovujícího systému skutečnost, že do silničního provozu vstupují nedostatečně připravení řidiči se všemi důsledky, které z toho plynou – vysoká nehodovost mladých řidičů a s tím související úmrtnost, vážná zranění s trvalými následky i vysoké materiální škody (www.lepsipravo.cz/TopicForm.aspx?TopicId=44).

6.6 Věcný záměr

V současné době je věcný záměr v meziresortním připomínkovém řízení a jeho autory čeká ještě dlouhá cesta, než bude nový zákon o autoškolství platný. Jaké nás čekají průlomové změny v systému autoškol? *„Revoluční změnou má být samotná cesta k řidičskému oprávnění, která bude dvoufázová. Zkouška bude probíhat pod státním dohledem u nově vzniklé zkušební organizace, která by po pěti letech měla být nejen samofinancovatelná, ale umožňovat také vlastní investice do prevence a infrastruktury“* (www.mdcr.cz/cs/Core/Print/?Guid).

Připravované novinky nového zákona:

- ✓ Zřízení zkušebních organizací – zkušební komisaři, kterých je v současné době celkem 800, by se měli stát členy zkušební organizace, která bude k tomuto účelu zřízena. Zkušební organizace bude kontrolovat činnost komisařů, průběh zkoušky z praktické jízdy bude dokumentován, z toho důvodu budou komisaři vybaveni kamerami i nahrávacím zařízením.
- ✓ Výuka v autoškolách má být zcela změněna, žák nejprve absolvuje teoretickou část výuky a výcviku pouze na řidičském trenažéru, cvičné ploše či autocvičišti. K jízdám v silničním provozu se dostane až po úspěšném vykonání testů z pravidel silničního provozu na pozemních komunikacích. Pokud třikrát tyto testy nezvládne, čeká žáka návštěva psychologa, který rozhodne o jeho dalším osudu.
- ✓ Princip třikrát a dost má platit i pro zkoušku z praktické jízdy, tu budou muset žáci vykonávat výhradně ve městech s intenzivním provozem, aby se důkladně prověřily jejich schopnosti.

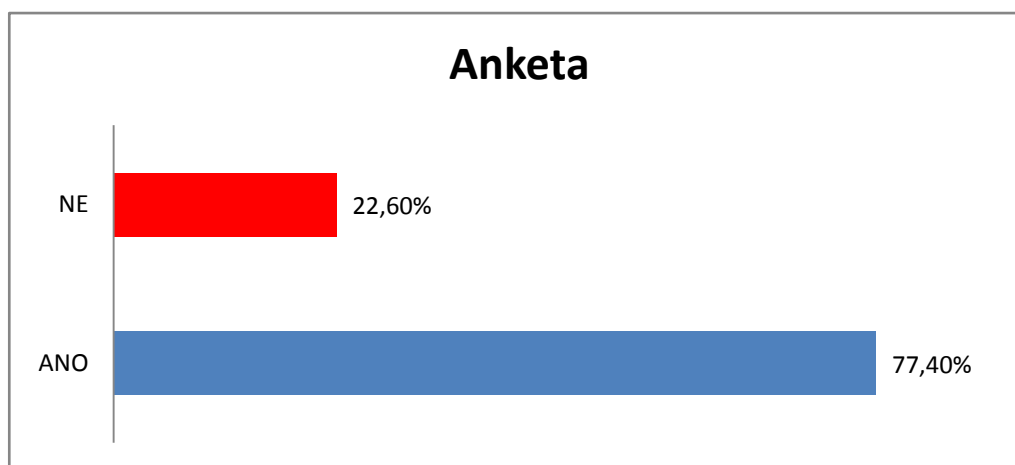
- ✓ Nejdůležitější změnou určitě je, že řidičský průkaz bude vydáván jen na roční zkušební dobu, pokud v jejím průběhu nasbírají osm bodů, řidičák jim bude na rok odebrán a vrácen bude jen po vyšetření dopravním psychologem a vykonání nové zkoušky. Zkušební dobu je možno dvakrát prodloužit, pokud i poté řidič nerespektuje pravidla silničního provozu, přichází o řidičské oprávnění definitivně.

Jaká bude finální podoba zákona a kdy bude schválen, se zatím můžeme pouze dohadovat.

6.7 Názory veřejnosti

Jak celý tento problém vnímá veřejnost? Situace na našich silnicích stále více posiluje tlak na změnu, což je dokázáno i následující anketou. Na internetových stránkách novinky.cz byla zveřejněna anketa. „Souhlasíte se zpřísněním podmínek pro získání řidičského průkazu? Celkem hlasovalo 24 128 čtenářů, možnost „ANO“ zvolilo 77,4 % a možnost „NE“ volilo 22,6 %. Grafické znázornění ankety zachycuje následující graf (www.novinky.cz/domaci/275110-ziskat-ridicky-prukaz-bude-mnohem-tezsi.html).

Graf č. 1 - Anketa



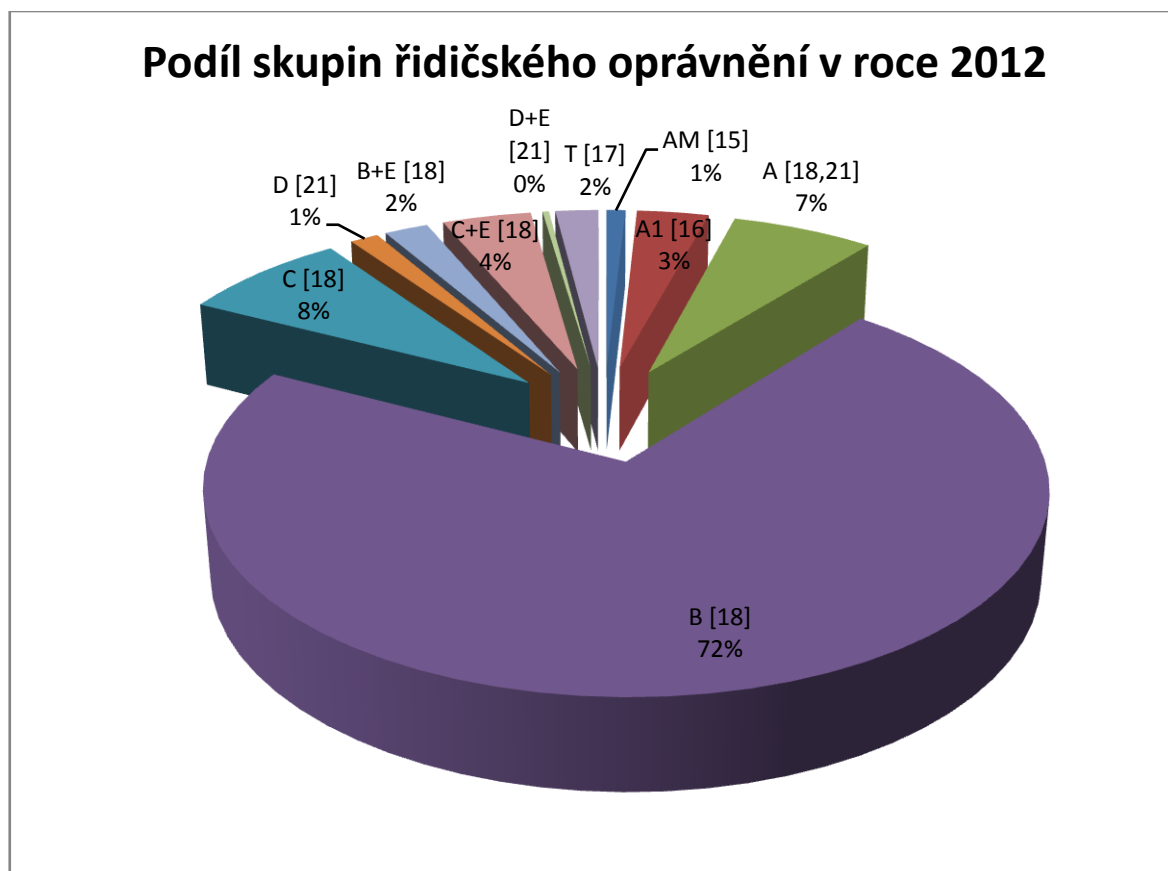
7 Statistiky

Statistiky týkající se četnosti, či úspěšnosti závěrečných zkoušek jsou sledovány ministerstvem dopravy, tyto přehledy nejsou běžně dostupné, ale po dohodě mně byla data poskytnuta. Ze získaných dat jsem vybrala ukazatele, které budou předmětem dalších podkapitol.

7.1 Statistika podle jednotlivých skupin řidičského oprávnění

Následující graf poskytuje přehled četnosti u jednotlivých skupin řidičského oprávnění. Na první pohled je zřejmé, že největší podíl ze všech vyzkoušených žáků připadá na řidičské oprávnění B, které absolvovalo 72 %. Zkoušku na skupinu C absolvovalo 8 % a na skupinu A 7 %, u ostatních skupin je to méně než 5 %.

Graf č. 2 – Podíl řidičského oprávnění v roce 2012



7.2 Roční statistiky dle úspěšnosti u závěrečných zkoušek v autoškole

Následující tabulka nám poskytuje přehled o počtu vyzkoušených uchazečů u první zkoušky a jejich úspěšnosti u dílčích zkoušek z pravidel silničního provozu, praktických jízd a údržby vozidla. Za poslední roky se dá říci, že počet vyzkoušených u první zkoušky se stále snižuje, v roce 2012 bylo o 25 % méně vyzkoušených u první zkoušky než v roce 2009. Rok 2009 byl ovlivněn změnou zákona, kde se řidiči profesionálové hromadně vzdávali již získaných řidičských oprávnění z toho důvodu, aby je mohli absolvovat znovu, protože to s sebou přinášelo výhodu automatického přiznání profesní způsobilosti, to by vysvětlovalo tuto vyšší hodnotu. Pokud se zaměříme na dílčí výsledky zkoušek od roku 2009, mají mírně klesající tendenci.

Tabulka č. 5 – Roční přehled o úspěšnosti zkoušek

Rok	Počet vyzkoušených u 1. zkoušky	Pravidla silničního provozu	Praktické jízdy	Údržba vozidla
2009	243998	84,08%	81,03%	93,31%
2010	195738	82,91%	79,23%	92,98%
2011	197860	79,56%	77,62%	92,88%
2012	183475	80,27%	76,63%	92,96%

7.3 Statistika dílčích zkoušek v autoškole podle krajů za rok 2012

Následující přehled zachycuje jednotlivé výsledky dílčích zkoušek v autoškole ve všech 14 krajích naší republiky. Při posuzování pravidel silničního provozu jsou hodnoty u úspěšnosti zkoušených v rozpětí následující: nejnižší 77,86 % v Libereckém kraji a nejvyšší 82,28 v kraji Vysočina, jedná se o necelá 4 %, výsledky této zkoušky jsou vyhodnocovány počítačem, což by mělo zaručovat jejich věrohodnost, a pokud by přece docházelo k manipulaci, tak jedině tím, že test je

vyplněn jinou osobou, učitelem nebo dokonce zkušební komisařem, ale i takové případy se stávají.

Praktické jízdy jsou zkouškou, o které se dá říci, že hodně závisí na subjektivním hodnocení zkušební komisaře, na jeho náladě, na jeho libosti, či nelibosti, zkrátka ovlivňuje průběh i samotný výsledek zkoušky. Ten je samozřejmě v první řadě dán vědomostmi a hlavně praktickými dovednostmi žáka, ale také náročností zvolené trasy a přístupem zkušební komisaře. U těchto zkoušek jsou také vidět největší rozdíly, nejhorší úspěšnost z praktických jízd má Moravskoslezský kraj a to 62,31 %, oproti tomu nejlepších výsledků je dosahováno v Ústeckém kraji 85,72 %. Rozdíl uvedených hodnot je 23,41 %, i z tohoto důvodu u nás úspěšně funguje tzv. „turistika v oblasti autoškolství“, půjdu tam, kde ty zkoušku udělám.

Úspěšnost u zkoušek z údržby vozidla je nejvyšší v průměru 93 % a rozpětí u jednotlivých krajů je kolem 5 %.

Tabulka č. 6 – Přehled úspěšnosti dílčích zkoušek dle krajů v roce 2012

	Pravidla silničního provozu	Praktické jízdy	Údržba vozidla
Hlavní město Praha	79,41%	71,03%	92,29%
Jihočeský kraj	81,89%	80,54%	93,50%
Jihomoravský kraj	78,77%	74,49%	89,88%
Karlovarský kraj	78,40%	75,26%	93,32%
Královéhradecký kraj	80,71%	81,23%	94,89%
Liberecký kraj	77,86%	65,05%	92,52%
Moravskoslezský kraj	78,99%	62,31%	91,01%
Olomoucký kraj	80,99%	79,95%	92,98%
Pardubický kraj	79,74%	76,45%	92,41%
Plzeňský kraj	79,28%	84,02%	95,42%
Středočeský kraj	81,83%	82,37%	94,32%
Ústecký kraj	81,97%	85,72%	95,62%
Vysočina	82,28%	72,85%	92,81%
Zlínský kraj	80,78%	82,75%	93,23%
Celá ČR	80,27%	76,63%	92,96%

7.4 Statistika zkoušek na Městském úřadě ve Šternberku

Jednotlivé rozdíly úspěšnosti u praktických jízd mě přinutily hledat další podrobnější data. Na stránkách Města Šternberk jsou v rámci výročních zpráv zveřejňovány výsledky týkající se závěrečných zkoušek z odborné způsobilosti a také personální obsazení funkce zkušební komisaře. Tyto hodnoty srovnávám v následující tabulce za dobu deseti let, od kdy zkoušky v této obci probíhají. Tabulka uvádí počet vyzkoušených žáků, oproti předchozí tabulce je zde uváděn počet opakovaných dílčích zkoušek a personální obsazení.

Tabulka č. 7 – Přehled opakovaných zkoušek ve Městě Šternberk

Rok	Počet vyzkoušených žáků	Počet opakovaných zkoušek			% opakovaných zkoušek			Personální obsazení
		pravidla	technika	jízda	pravidla	technika	jízda	
2003	401	125	71	180	31,17%	17,71%	44,89%	komisař 1
2004	543	167	78	199	30,76%	14,36%	36,65%	komisař 1/2
2005	561	145	25	74	25,85%	4,46%	13,19%	komisař 2
2006	558	167	21	62	29,93%	3,76%	11,11%	komisař 2
2007	572	198	16	54	34,62%	2,80%	9,44%	komisař 2
2008	683	171	44	198	25,04%	6,44%	28,99%	komisař 3
2009	558	193	22	214	34,59%	3,94%	38,35%	komisař 3
2010	524	145	54	200	27,67%	10,31%	38,17%	komisař 3
2011	552	149	83	207	26,99%	15,04%	37,50%	komisař 3
2012	460	110	69	165	23,91%	15,00%	35,87%	komisař 3

(www.sternberk.eu/zakladni-informace-o-sternberku/vyrocní-zpravy.html)

Můj názor je takový, že hodnocení a průběh zkoušky po absolvování autoškoly je do značné míry ovlivněn osobností komisaře. Toto tvrzení bych chtěla dokázat výše uvedenou tabulkou.

Od 1. 1. 2003 je v rámci přenesené působnosti na Městském úřadě ve Šternberku vykonávána činnost zkušební komisaře. Od roku 2003 do dnešního dne se na tomto úřadě vystřídali tři zkušební komisaři. To je určitě příležitost vyhodnotit práci

jednotlivých komisařů dle statistik, které jsou Městským úřadem ve Šternberku pravidelně zveřejňovány.

Pokud se zaměříme na jednotlivé dílčí zkoušky, které tvoří celkovou zkoušku z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, vidíme, že největší rozdíly jsou u zkoušek z jízd, zde je nejnižší hodnota 9,44 % a naopak nejvyšší hodnota je 44,89 %. Rozdíl mezi nejnižší a nejvyšší hodnotou u praktických jízd je 35,45 %. Nejvíce opakovaných zkoušek z praktických jízd bylo jednoznačně u komisaře č. 1, z čehož se dá usuzovat, že měl nejvyšší nároky na zkoušené během závěrečných praktických jízd. Protichůdné výsledky vykazuje komisař č. 2, v roce 2005 a 2006 se značně snížilo procento opakovaných zkoušek a nejnižší hodnoty se objevují v roce 2007, kdy až koncem roku nastupuje komisař č. 3, jeho výsledky se přibližují výsledkům celorepublikovým.

U dílčí zkoušky z techniky není takový propad jako u praktických jízd, ale výsledky jsou totožné jako u zkoušek z praktických jízd, nejvíce opakovaných zkoušek je u zkušební komisaře č. 1 a nejméně u zkušební komisaře č. 2. Výsledky těchto zkoušek jsou subjektivní a záleží pouze na nárocích zkušební komisaře a na tom, co je schopen ještě tolerovat a co už nikoliv.

U zkoušek z pravidel silničního provozu je situace trochu jiná, ty jsou od 1. 7. 2007 zpracovávány elektronicky, proto možná i ten nárůst opakovaných zkoušek v roce 2007, a výsledek je jasně dán vyhodnocením z počítače.

7.5 Statistiky osobních aut registrovaných v ČR

Rozvoj automobilismu zaznamenal v posledních 20 letech v České republice značný nárůst, což by se určitě také mělo promítnout i do přípravy nových řidičů. Počty silničních vozidel registrovaných v Centrálním registru řidičů jsou pravidelně zveřejňovány v Ročenkách dopravy. V následující tabulce je uvedena statistika osobních automobilů registrovaných v České republice, která tvoří více než 60 % z celkového počtu vozidel.

Tabulka č. 8 – Osobní automobily registrované v České republice

Rok	Počet celkem	Stáří nad 10 let	% podílu
1995	3 043 316	1 730 392	56,86%
1996	3 192 532	1 887 888	59,13%
1997	3 391 541	2 038 431	60,10%
1998	3 492 961	2 114 275	60,53%
1999	3 439 745	2 017 926	58,66%
2000	3 438 870	2 021 205	58,78%
2001	3 529 791	2 058 228	58,31%
2002	3 647 067	2 129 922	58,40%
2003	3 706 012	2 092 658	56,47%
2004	3 815 547	2 086 789	54,69%
2005	3 958 708	2 152 440	54,37%
2006	4 108 610	2 280 780	55,51%
2007	4 280 081	2 480 242	57,95%
2008	4 423 370	2 606 406	58,92%
2009	4 435 052	2 630 239	59,31%
2010	4 496 232	2 698 618	60,02%
2011	4 581 642	2 767 164	60,40%

(www.sydos.cz/cs/rocenky.htm)

V tabulce jsou uvedeny celkové počty osobních automobilů registrovaných v České republice, pro informaci je uveden počet vozidel starších 10 let a jejich procentuální podíl. Obsahem tabulky jsou počty vozidel od roku 1995 do roku 2011, pokud srovnáme rok 1995, kdy v registru vozidel bylo registrováno 3 043 316 osobních vozidel, s hodnotami uvedenými v roce 2011, vzrostl počet vozidel o více než 50 %.

7.6 Shrnutí

Z výsledků je patrné, že neexistují stejná pravidla pro všechny a výsledky zkoušek vykazují značné rozdíly, proto se stále více diskutuje o tom, že budou vozidla autoškol osazeny kamerami, které budou zaznamenávat celý průběh zkoušky a v případě potřeby budou sloužit, buď jako důkazní materiál pro komisaře, či jako materiál pro orgány vykonávající státní odborný dozor na úseku autoškol.

8 Výzkum

Účelem dotazníku bylo zjištění výsledků při zkouškách z odborné způsobilosti a hodnocení procesu výuky a výcviku v autoškolách, případně jaké vidí absolventi autoškol hlavní nedostatky při procesu získávání a zdokonalování odborné způsobilosti.

8.1 Cíl výzkumu

Základní výzkumná otázka zní: **„Myslíte si, že současná výuka a výcvik v autoškole Vás dostatečně připravila do dnešního provozu?“** Cílem výzkumu je zjistit, jak řidiči hodnotí současnou výuku a výcvik v autoškole, jak hodnotí přípravu do dnešního provozu jako celek a kde vidí hlavní nedostatky, případně jestli se zajímají o legislativní novinky.

8.2 Metodologie šetření

Jako výzkumnou metodu jsem zvolila dotazníkové šetření. Dotazník byl prioritně určen novým řidičům, záměrně bylo výzkumné šetření určeno pro řidiče s maximálně pětiletou praxí, to z toho důvodu, že cílem dotazníku je zjištění současného stavu v autoškolách.

8.3 Realizace výzkumu

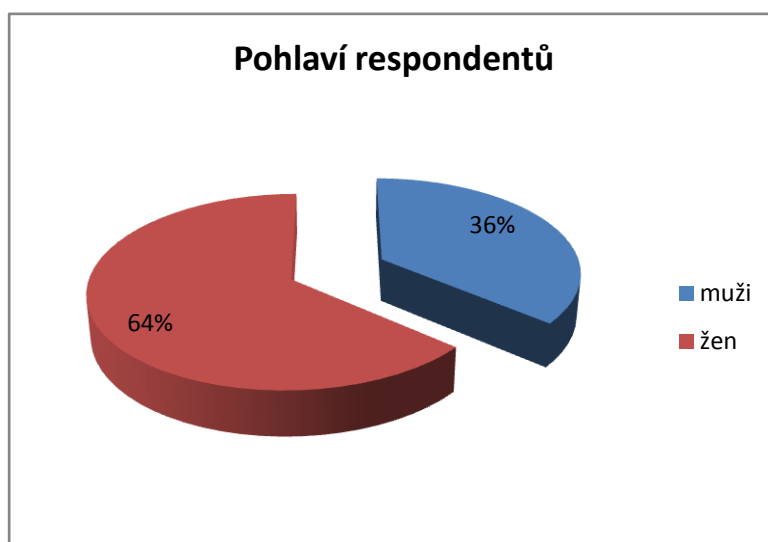
Díky vymezení doby držení řidičského průkazu (max. 5 let) se významně omezila skupina respondentů. Proto samotná realizace výzkumu probíhala dvěma způsoby a ve dvou etapách. První etapa byla zahájena v listopadu 2012, část respondentů byla oslovena ústně a vyplňovala dotazník zakřížkováním, případně doplněním číselné hodnoty. Zbývající část byla oslovena emailem, bohužel návratnost u tohoto způsobu byla velmi nízká, proto byla v lednu 2013 opakována. Konkrétně vyplněných a vrácených dotazníků bylo 124 dotazník, z toho bylo 5 dotazníků vyřazeno

z důvodu nekompletnosti. Celkový počet platných dotazníků, ze kterých je prováděn výzkum je 119, z toho 43 mužů a 76 žen. Vzor dotazníku je uveden jako příloha č. 5.

8.4 Vyhodnocení dotazníkového šetření

První dvě otázky zjišťovaly pohlaví respondentů a prokazovali dobu, po kterou jsou držiteli řidičského oprávnění. Tyto informace jsou nadále využívány jako kritéria v různých grafech a statistických výpočtech, které jsou součástí výzkumu.

Graf č. 3 – Pohlaví respondentů



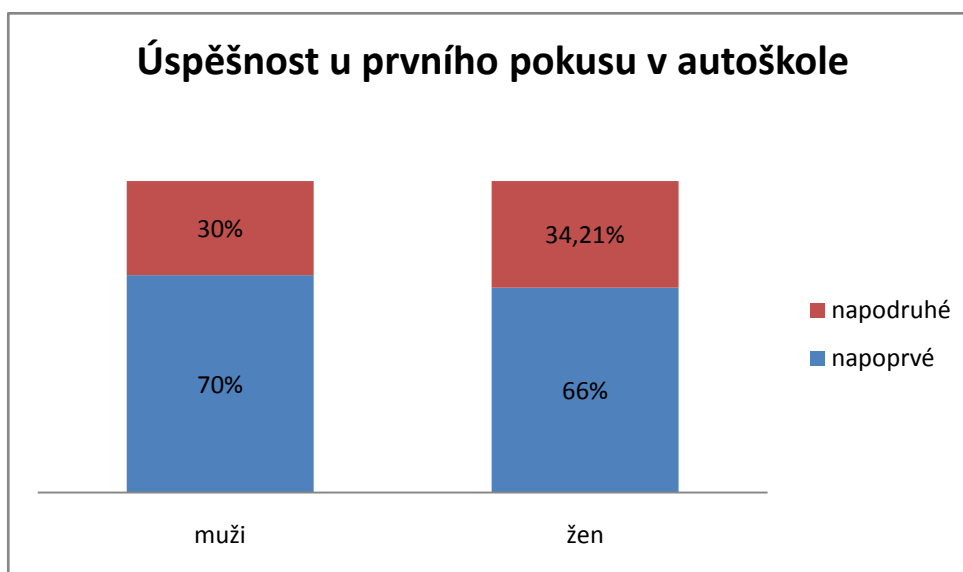
8.4.1 Úspěšnost u zkoušek v autoškole

Znění otázky č. 3 zní: „Zkoušku v autoškole jste absolvoval(a) na první pokus?“

Ano ne

Odpovědi žen jsou následující, z počtu 76 žen absolvovalo autoškolu napoprvé 50 žen, což je 66%, zkoušku opakovalo 26 žen, což představuje 34%. U mužů není žádný významný rozdíl oproti ženám. Z počtu 43 mužů splnilo podmínky zkoušky hned na první pokus 30 respondentů, což je 70% a proti tomu 13 neuspělo tj. 30%.

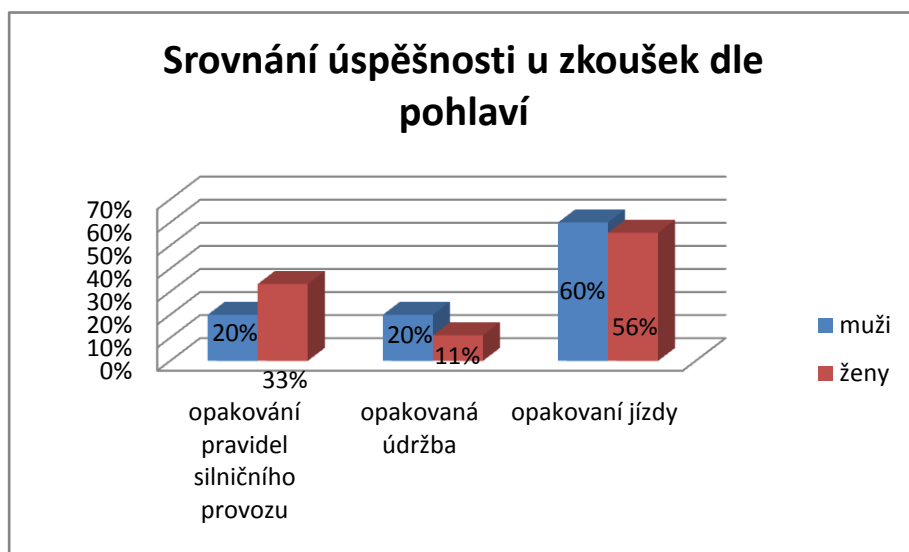
Graf č. 4 – Úspěšnost u prvního pokusu v autošколе



Doplňující otázka zjišťuje, která dílčí zkouška musela být opakována. „*Pokud jste neuspěl(a) na první pokus, kterou dílčí část zkoušky jste konal(a) opakovaně?*“

Zkoušku z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy opakovali 3 muži a 9 žen celkem 12 respondentů. Zkoušku ze znalostí ovládání a údržby vozidla opakovali 3 muži a 3 ženy celkem 6 respondentů. Zkoušku z praktické jízdy s výcvikovým vozidlem konalo opakovaně 9 mužů a 15 žen celkem 24 respondentů. Uvedené grafy uvádí tyto hodnoty v procentech.

Graf č. 5 – Srovnání úspěšnosti u zkoušek dle pohlaví

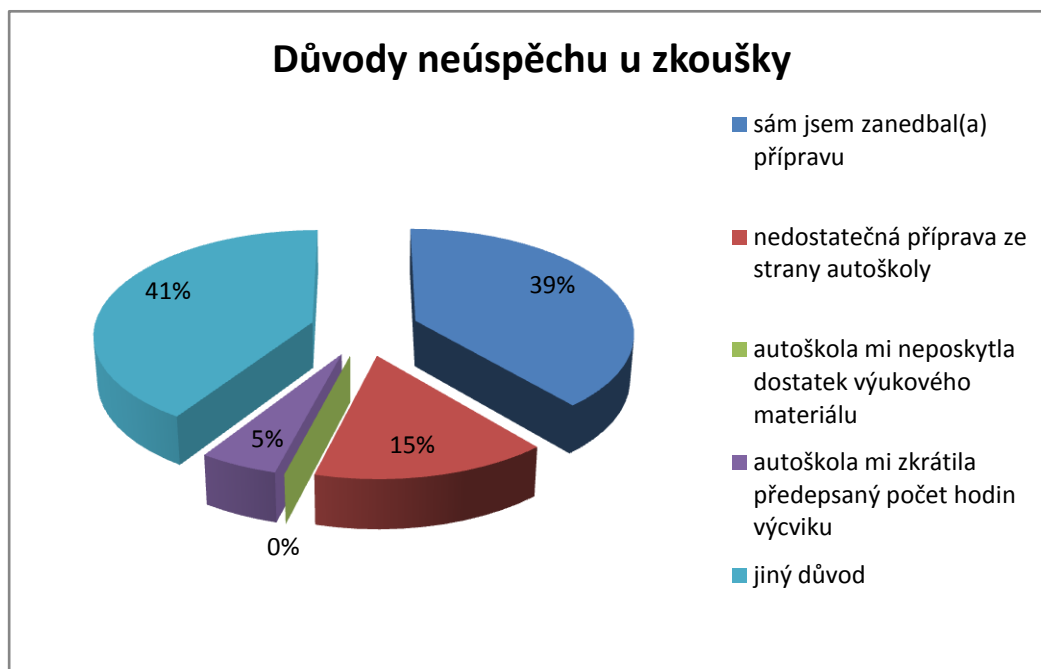


Na to, co bylo důvodem neúspěchu u zkoušek z odborné způsobilosti, u námi oslovených respondentů, se ptá další doplňující otázka: „*Co bylo podle Vás důvodem, že jste neuspěl(a) u závěrečné zkoušky?*“ Odpovídali pouze respondenti, kteří neuspěli a jejich odpovědi byly následující:

Sám jsem zanedbal(a) přípravu	15 respondentů
Nedostatečná příprava ze strany autoškoly	6 respondentů
Autoškola mi neposkytla dostatečný výukového materiálu	0 respondentů
Autoškola mi zkrátila předepsaný počet hodin výcviku	2 respondenti
Jiné	17 respondentů

Jak vidí důvody svého neúspěchu samotní respondenti, ukazuje následující graf.

Graf č. 6 – Důvody neúspěchu u zkoušky

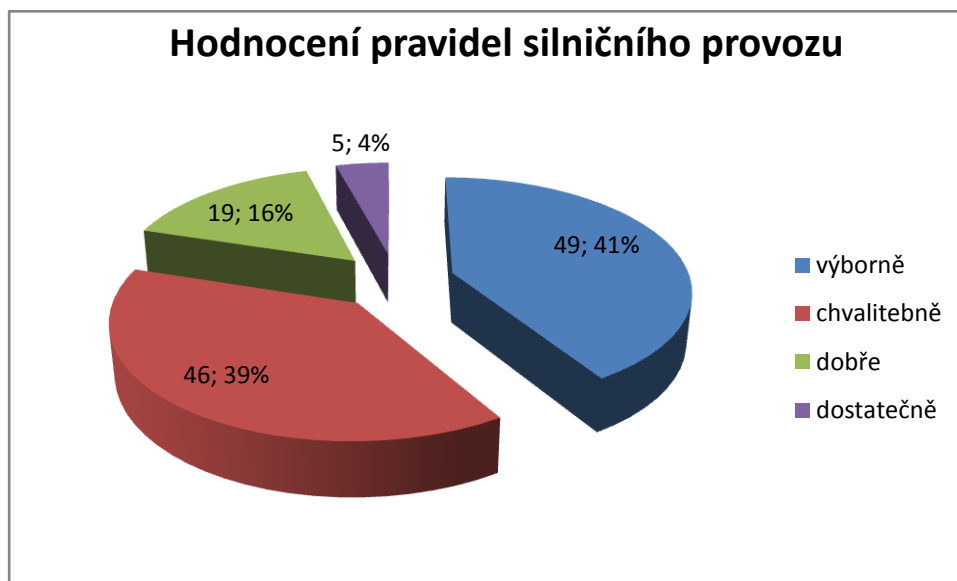


8.4.2 Hodnocení autoškol – při výuce pravidel silničního provozu

Dalším úkolem respondentů bylo ohodnotit známkou jednotlivé dílčí zkoušky v autoškole. Otázka č. 4 zněla: „*Jakým stupněm hodnotíte průběh výuky v autoškole, co se týká pravidel silničního provozu?*“

49 respondentů hodnotilo stupněm výborně, 46 respondentů stupněm chvalitebně, 19 respondentů stupněm dobře, 5 respondentů stupněm dostatečně, stupněm nedostatečně nebyla pravidel silničního provozu našimi respondenty ohodnocena.

Graf č. 7 – Hodnocení pravidel silničního provozu



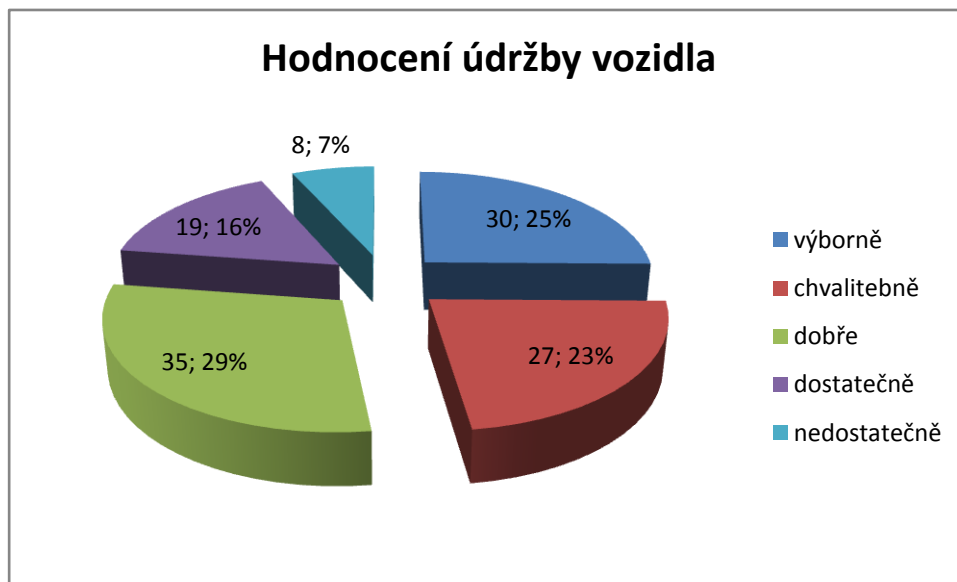
Toto hodnocení vnímám jako velmi pozitivní, 80% žáků hodnotilo výuku pravidel silničního provozu známkou výborně či chvalitebně a navíc hodnocení nedostatečně vůbec nebylo využito. Sama jsem strávila tři odpoledne ve vyučovacích prostorách autoškoly. Většinou jsem byla přítomna výuce předpisů o pravidlech na pozemních komunikacích. Výuka probíhala zajímavě, učitel se žáky stále komunikoval a jednotlivé paragrafy uváděl do praxe. Na závěr došlo i na videozáznamy, které byly provázeny komentářem učitele. Hodiny pro mě byly zajímavé a poutavé, bohužel se učitel ptal i mě a tak jsem zjistila, že i když vlastním řidičský průkaz a aktivně jezdím 28 let mám se pořád co učit. Podle sdělení učitele je největší problém se samotnou účastí na výuce, ale to se snaží také řešit. Pro žáky jsou zajímavé a důležité jízdy, podle nich, když budou mít všechny hodiny odježděny budou moci ke zkoušce. Proto rozpis jízd na celý týden probíhá vždy v učebně na konci výukového bloku, aby žáci byli nuceni na výuku přijít a vydržet až do konce.

8.4.3 Hodnocení autoškol – při výuce údržby vozidla

Stejně tak probíhalo i hodnocení výuky údržby vozidla, na kterou se dotazovala otázka č. 5 „*Jakým stupněm hodnotíte průběh výuky v autošcole, co se týká údržby vozidla?*“ Zde ze 119 respondentů hodnotilo 30 stupněm výborně, 27 stupněm

chvalitebně, 35 stupněm dobře, 19 stupněm dostatečně a 8 stupněm nedostatečně. Přehlednost poskytuje další graf, kde jsou uvedeny výše zmíněné hodnoty i procenta.

Graf č. 8 – Hodnocení údržby vozidla



Hodnocení výuky údržby vozidla dopadlo nejhůře. Znamku nedostatečně zvolilo 8 respondentů, což je 7%, známku dostatečně 19 respondentů, tj. 16%, u 35 odpovědí bylo zaznamenáno hodnocení dobře, což představuje 29%. Znamku chvalitebně udělilo 27 respondentů, toto představuje 23% a známkou výborně hodnotilo 30 dotazovaných, což je 25%. Zatímco u výuky pravidel známku výborně a chvalitebně použilo 80% respondentů, při výuce údržby vozidla součet dvou nejlepších známek nedosahuje ani 50%, naopak hodnocení nedostatečně a dostatečně použila takřka čtvrtina oslovených.

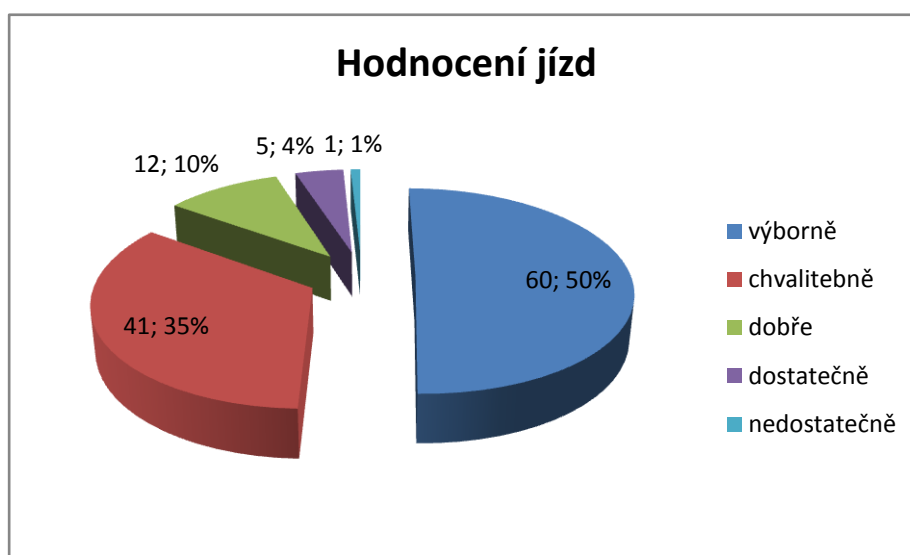
Přiznám se, že i pro mě byla výuka údržby vozidla nezajímavá a nudná. Modely brzdových systému nebo válce motoru nejsou něčím, co bych mohla pochopit, takže nezbyvá než se jejich činnost naučit nazpaměť. Stejně tak složení lékárníčky, funkci sdělovačů na přístrojové desce, povinné výbavy vozidla, kontroly vozidla před jízdou. Jediné co mi přišlo logické, byly jednotlivé úkony při výměně pneumatiky, možná proto, že to už jsem někdy dělala, proto bych to dokázala popsat. Otázkou zůstává, k čemu nám ta údržba v dnešní době je, co se ještě dnes dá na cestě opravit? Zde došlo k radosti hlavně nás žen od 19. 1. 2013 ke změně, zkouška z údržby

vozidla byla zrušena pro motocykly a osobní auta a nyní provádí pouze při zkouškách na nákladní automobily, autobusy a přívěsy. Tuto situaci jsem konzultovala s komisaři, kteří mi sdělili, že sice zkoušky z údržby již nejsou, ale o to větší důraz bude kladen na první část zkoušky z praktické jízdy, která je zaměřena na kontrolu vozidla před jízdou u osobního automobilu se jedná zejména o kontrolu stavu pneumatik, osvětlení vozidla a směrových světel, kontrola provozních kapalin, funkčnosti sdělovačů atd.

8.4.4 Hodnocení autoškol – při výcviku v řízení motorového vozidla

Jako poslední byl hodnocen praktický výcvik v řízení motorového vozidla. Otázka č. 6 zní: „*Jakým stupněm hodnotíte průběh samotného výcviku při řízení motorového vozidla (jízdy)?*“ Toto hodnocení dopadlo nejlépe, 60 dotazovaných, což je 50%, hodnotilo výcvik v řízení motorového vozidla stupněm výborně, dalších 41 respondentů stupněm chvalitebně, to odpovídá 35%, ve zbývajících 15% je obsaženo hodnocení stupněm dobře, to zvolilo 12 dotázaných, stupeň dostatečně použilo 5 respondentů a jeden hodnotil stupněm nedostatečně. Více grafické znárodnění.

Graf č. 9 – Hodnocení jízd



Při svých návštěvách v autoškolách jsem samotnému výcviku přítomna nebyla, nicméně svůj poslední kurz autoškoly na řidičské oprávnění skupiny BE jsem

absolvovala před pěti roky a v posledních letech autoškolu navštěvovaly hojně i moje děti. Je to určitě ta část, která nás z celého kurzu autoškoly nejvíce baví, ale bohužel při samotné zkoušce při řízení motorového vozidla lze nejspíše udělat jakoukoliv chybu.

8.4.5 Hodnocení celkové připravenosti absolventů autoškol

Další otázka v pořadí sedmá se ptá na názor respondentů, jak hodnotí svoji celkovou připravenost do dnešního provozu. Zní: „*Myslíte si, že současná výuka a výcvik v autoškole Vás dostatečně připravila do dnešního provozu?*“

Z možných odpovědí bylo voleno:

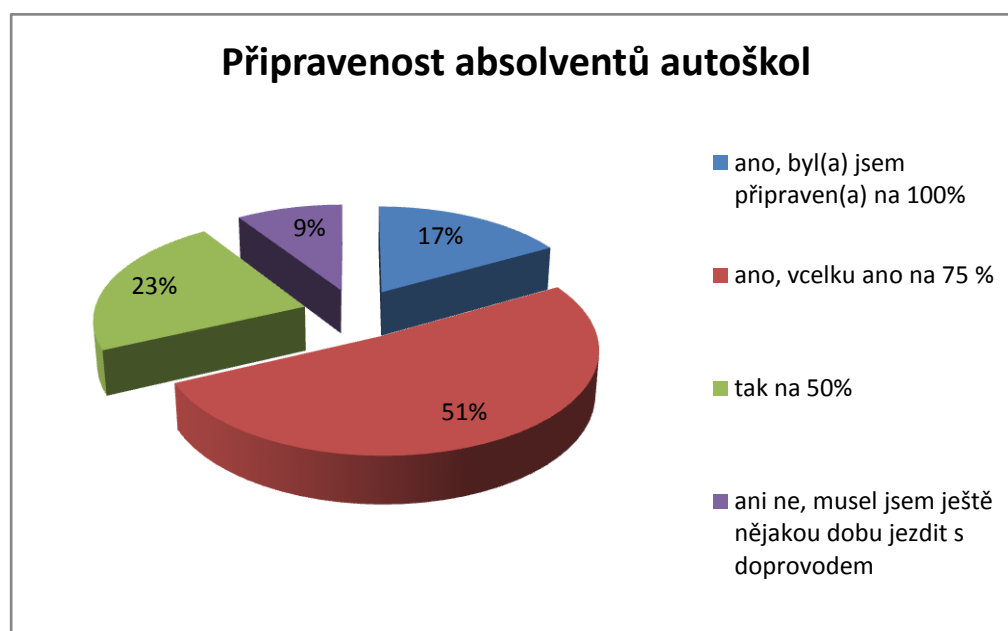
20 respondentů - *ano, byl(a) jsem připraven(a) na 100%*,

61 respondentů - *ano, vcelku ano na 75 %*,

27 respondentů - *tak na 50%*,

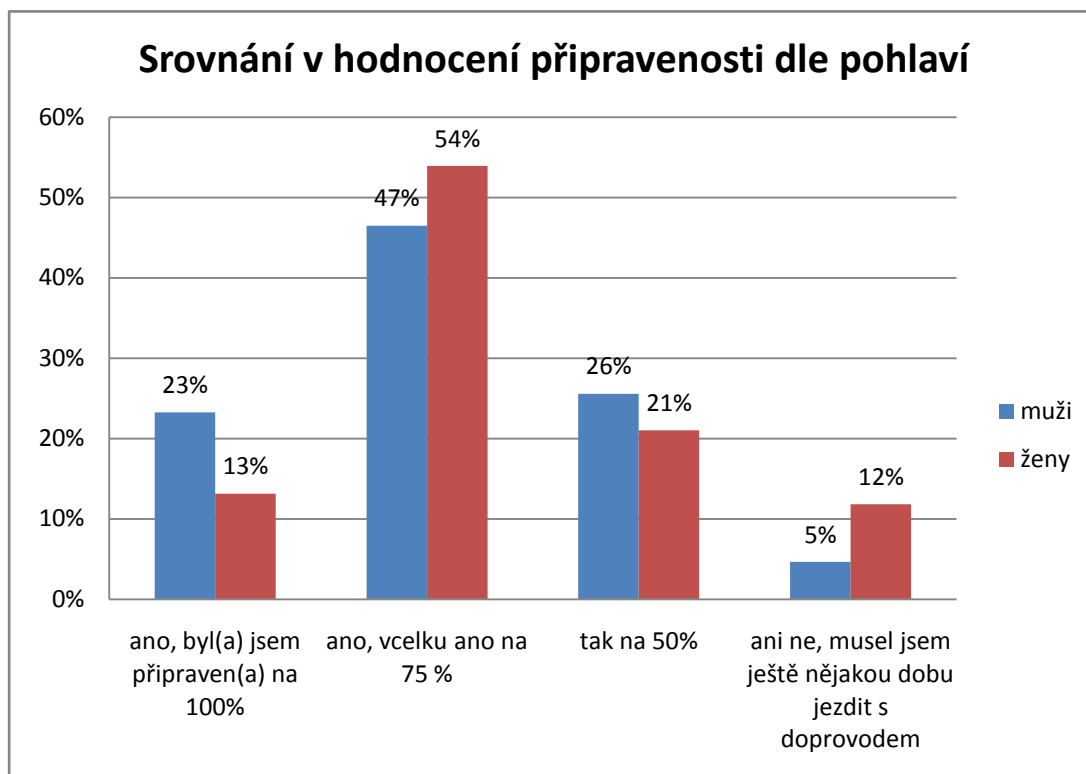
11 respondentů - *ani ne, musel(a) jsem ještě nějakou dobu jezdit s doprovodem*.

Graf č. 10 – Připravenost absolventů autoškol



Obraz nám dává grafické zobrazení, mě samotnou nejvíce překvapuje ta jistota a přesvědčení v našem případě 17% dotázaných o jejich 100% připravenosti do běžného provozu, sebedůvěra jim určitě nechybí, ale zkušenosti bohužel ano. A jak vypadá v tomto případě srovnání mužů a žen?

Graf č. 11 – Srovnání v hodnocení připravenosti dle pohlaví



8.4.6 Nedostatky ve výuce a výcviku v autoškolách

Po hodnocení se dostáváme k otázce č. 8, jejímž úkolem je zjistit jaké nedostatky vidí dotazovaní na straně autoškol při výuce a výcviku. Text otázky č. 8: „*Co vidíte jako problém při výuce a výcviku v autoškole? (možno označit více odpovědí)*“

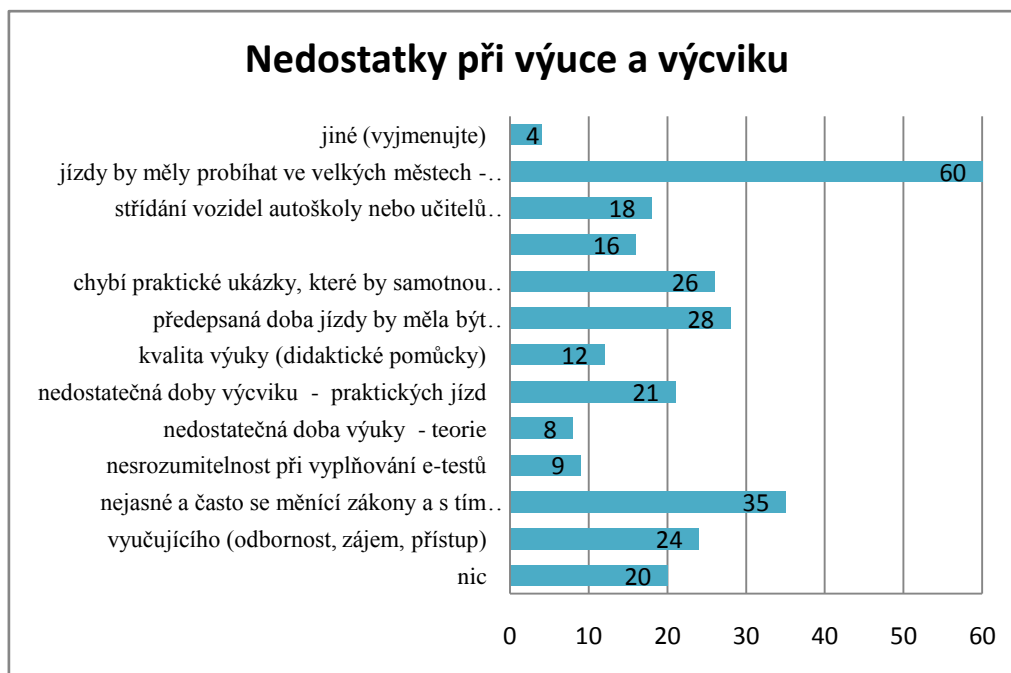
V tabulce jsou zachyceny námi nabízené možné odpovědi s počtem respondentů, kteří si některou z daných odpovědí zvolili:

Tabulka č. 9 – Vyhodnocení návrhů na zlepšení výuky v autoškole

Nic	20
vyučujícího (odbornost, zájem, přístup)	24
nejasné a často se měnící zákony a s tím souvisí dostupnost aktualizované literatury	35
nesrozumitelnost při vyplňování e-testů	9
nedostatečná doba výuky - teorie	8
nedostatečná doba výcviku - praktických jízd	21
kvalita výuky (didaktické pomůcky)	12
předepsaná doba jízdy by měla být plnohodnotně a efektivně využívána	28
chybí praktické ukázky, které by samotnou výuku usnadnily	26
výuku údržby považují v dnešní době již za zbytečnou	16
střídání vozidel autoškoly nebo učitelů autoškoly při jízdách	18
jízdy by měly probíhat ve velkých městech - složitost provozu (semaforey, tramvaje)	60
jiné (vyjmenujte)	4

Pro přehlednost ještě grafické znázornění.

Graf č. 12 – Nedostatky při výuce a výcviku



Nejčastější odpovědí je, že „*jízdy by měly probíhat ve velkých městech*“, tuto odpověď zvolilo 60 respondentů ze 119, téměř každý druhý. V současné době je 206 obcí s rozšířenou působností, kde probíhají samotné zkoušky. Pokud bych hodnotila okres Olomouc, zkoušky se provádí v Litovli, v Uničově, ve Šternberku a samozřejmě v Olomouci. Ale pouze u Olomouce se dá mluvit o jízdě s různou intenzitou provozu, o jízdě křižovatkou řízenou světelnou signalizací, o jízdě, kde je provoz hromadné osobní dopravy s dostatečným pohybem chodců, tak jak stanoví § 42 zákona č. 247/2000 Sb. Zkušební komisař mi vysvětloval situaci následovně, pokud se vydá se žáky do Olomouce, tak předepsaná druhá část praktické zkoušky má trvat minimálně 20 minut, tento čas z většiny stráví přesunem do Olomouce a už času moc nezbývá, žáci se vystřídají a může se vracet zpět do sídla autoškoly. Pokud jezdí delší dobu, autoškoly si stěžují, že je to pro ně neekonomické a při jeho požadavku, že se jízdy budou zahajovat v Olomouci, se brání § 38 zákona č. 247/2000 Sb., kde je stanoveno, že zkoušky se provádí v autoškolě, která zajišťovala výuku a výcvik, pokud se autoškola a komisař nedohodne jinak. V zájmu autoškoly není zahajovat zkoušku v Olomouci, musela by zajišťovat přesun žadatelů, výcvikového vozidla, připravovat žáky již od prvních jízd ve zdejším provozu. Žák

nesmí vykonávat více než dvě hodiny jízdy v jednom dni a opět větší část každé dvouhodinovy zabere jízda z bodu A do Olomouce, případně zpět a na samotné jízdy v centru města zbývá minimální čas. Samozřejmě i úspěšnost u zkoušky se značně sníží. V současné situaci těžko řešitelné, snad novela zákona nám přinese v tomto bodu uspokojení, jedná se o zavedení zkušebních center pro zkušební komisaře, která budou pouze ve velkých městech.

Jako druhý nejčastější nedostatek byly označeny „*nejasné a často se měnící zákony a s tím souvisí dostupnost aktualizované literatury*“. Tuto možnost označil každý třetí respondent. Zákon č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel byl od roku 2001 již 16x novelizován a jeho největší změny nás určitě čekají v příštích letech. Pokud bychom se bavili o zákoně č. 361/2000 Sb. zákon o provozu na pozemních komunikacích, tento zaznamenal změnu již 28x. Poslední novely obou zmíněných zákonů byly ke dni 19. 1. 2013 a jednalo se bezesporu o druhou nejvýznamnější změnu těchto zákonů.

V pořadí jako třetí nedostatek žáci vnímají, že „*předepsaná doba jízdy není plnohodnotně a efektivně využívána*“. Tuto možnost označilo 23% respondentů a není potřeba zde asi nic dodávat.

Za zmínku určitě stojí možnost „*jiné*“, tuto využili 4 respondenti, a co oni vidí jako problém bych specifikovala následovně:

- ✓ rozšířili by rozsah výuky zdravotní přípravy,
- ✓ důležitá je volba vhodné autoškoly,
- ✓ během výcviku zažít proměnlivost počasí (sníh, led, déšť), případně toto simulovat na zkušebních drahách,
- ✓ nulová základní údržba (výměna kol).

S rozšířením zdravotní přípravy lze určitě souhlasit, při závěrečných zkouškách z pravidel silničního provozu je pouze jedna otázka ze zdravotní přípravy a ta je ohodnocena pouze jedním bodem. Abychom uspěli u zkoušek, můžeme ztratit až sedm bodů, takže žák nemá potřebu se zdravotní přípravu ke zkoušce učit, toto téma úplně vypustí. Další respondent míní, že by bylo vhodné během kurzu v autoškolách

vyzkoušet proměnlivost počasí, zejména toho v zimním období, bohužel simulace na zkušebních plochách by cenu kurzu značně zvýšila.

8.4.7 Zájem řidičů o další vzdělávání v oblasti pravidel silničního provozu

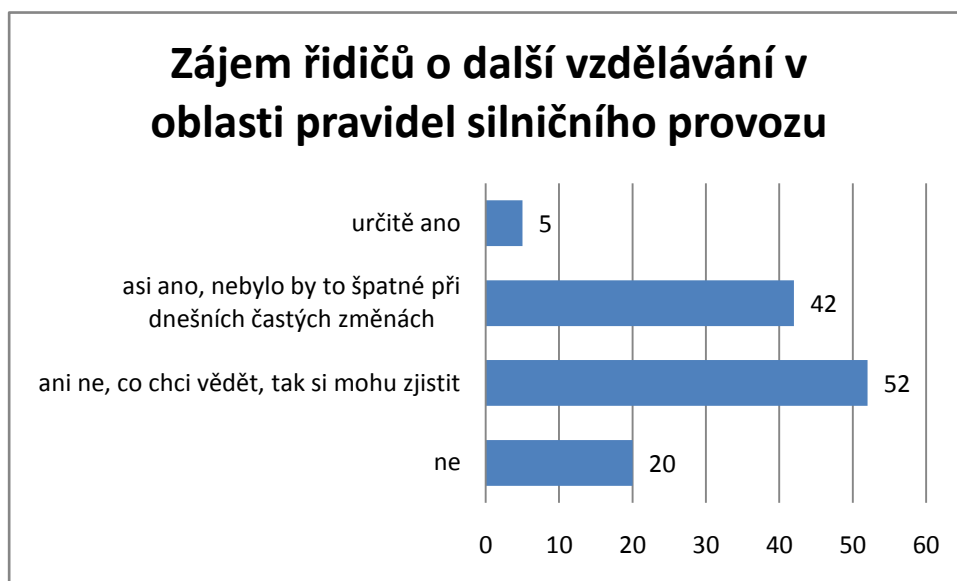
Poslední otázkou v našem dotazníku byla otázka č. 9, která zjišťovala zájem řidičů v oblasti dalšího vzdělávání, její text zní: „*Přivítal(a) byste po obdržení řidičského průkazu nějaké další školení týkající se pravidel silničního provozu?*“

- ✓ *ne,*
- ✓ *ani ne, co chci vědět, tak si mohu zjistit,*
- ✓ *asi ano, nebylo by to špatné při dnešních častých změnách,*
- ✓ *určitě ano.*

Z celkového počtu 119 dotázaných 20 respondentů nestojí o další vzdělávání vůbec, 52 respondentů nejví zájem s tím, že potřebné informace si mohou zjistit sami, 42 respondentů by přivítalo nějaké další informace, hlavně při změnách v legislativě a pouze 5 respondentů odpovědělo, že by určitě chtěli nějaké další školení týkající se pravidel silničního provozu. V mnoha případech, vzdělávání v oblasti pravidel silničního provozu zkouškou z odborné způsobilosti končí a řidiči již nemají potřebu se dále vzdělávat.

Výše uvedené hodnoty znázorňuje graf č. 13.

Graf č. 13 – Zájem řidičů o další vzdělávání v oblasti pravidel silničního provozu



8.5 Shrnutí výzkumného šetření

Přehled o tom, jak vlastně dopadlo dotazníkové šetření, lze odvodit z předchozích podkapitol. Cílem bylo zjistit úspěšnost u zkoušek z odborné způsobilosti, které dílčí zkoušky dělají žákům autoškol největší problémy a jak hodnotí absolventi autoškol průběh samotné výuky a výcviku. Hodnoty, které byly zjištěny dotazníkovým šetřením nelze srovnat, tento výzkum je ojedinělý.

Hodně diskutovaným problémem je v posledních letech věk řidičů, stejné údaje nám poskytují statistiky ministerstva dopravy, které udávají, že nejvíce přestupků páchají řidiči ve věku 26 let, z tohoto důvodu je stále více kladen důraz na proces získávání a zdokonalování odborné způsobilosti. Odborníci radí, aby řidič, po získání řidičského průkazu, jezdil ještě minimálně půl roku v doprovodu osoby, která má alespoň pět let praxe v řízení motorových vozidel, protože jen tak lze zažít a zautomatizovat všechny možné situace v dnešním provozu. V mnohých státech Evropy je začínajícím řidičům uděleno řidičské oprávnění na zkoušku, většinou je to na dobu dvou let. Řidiči jsou během této doby přísněji trestáni za své přestupky, musí dodržovat určitá opatření apod. Během této doby se musí osvědčit, pokud spáchají přestupek, je jim tato lhůta prodloužena. Nezkušený řidič přichází o doklady

už po spáchání méně vážných přestupků než řidič s praxí. Jaká bude naše nová legislativa, co čeká nové řidiče a jak dalece budou učiněná opatření účinná, se uvidí v následujících letech (Hamerníková, 2010, s. 106-107).

8.6 Doporučení

V současné autoškole při výcviku na skupinu B je prozatím povinných 28 hodin praktických jízd, k získání dostatečné praxe v řízení vozidla je tento rozsah právem považován za nedostatečný. Začátečník by se měl seznámit s jízdou ve ztížených podmínkách, ale většinou má možnost si vyzkoušet maximálně jízdu po setmění. V běžném provozu se pak noví řidiči běžně dostávají do náročných situací, se kterými během své výuky nepřišli do styku a první jízdy v běžném provozu jsou tak pro řidiče začátečníky často stresové.

Náročná je úloha řidiče v soudobém dopravním prostředí a náročná by měla být i samotná příprava v autoškolách. V dnešní době již zdaleka nestačí základní znalosti předpisů o silničním provozu a dovednosti v řízení vozidla, klíčovou se stává výchova k bezpečné jízdě. Nejedná se o nácvik správných návyků, ale o navození přiměřených způsobů myšlení a chování v provozu jako v nesourodé dynamické a sociální komunitě. Úkolem učitelů v autoškole by mělo být důvěrněji poznávat žáky, věnovat jim individuální přístup a snažit se je aktivně vtáhnout do učení, jehož by nemělo postrádat psychologické i emočně sociální a etické prvky. Dopravní psychologie by se měla stát nedílnou součástí výuky v autoškolách a současně by se na ni měla zaměřit školení amatérských i profesionálních řidičů (Havlík, 2011, s. 7).

Je nutné si uvědomit, že řídit motorové vozidlo znamená stále reagovat na proměnlivé dopravní prostředí a plnit jeho požadavky. Řidič musí za jízdy disponovat optimální způsobilostí přijímat informace z provozu, rychle a správně je vyhodnocovat v souladu s nimi korigovat své dopravní chování. Vzhledem k tomu, že v současné době se již pro skupiny A a B neprovádí zkouška z ovládání a údržby vozidla bylo by vhodné předepsanou dotaci vyučovaných hodin pro tuto oblast nahradit právě výchovou dopravní psychologie, která by měla mít své místo jak v přípravě nových řidičů, tak při školení amatérských a profesionálních řidičů.

Dále je třeba podporovat i celoživotní vzdělávání řidičů, např. školami smyku, kurzy defenzivní jízdy, výukou v používání inteligentních systémů ve vozidlech apod.

Závěr

Práce se zabývá získáváním a zdokonalováním odborné způsobilosti řidičů, jejímž výstupem je udělení řidičského oprávnění, upozorňuje na nedostatky v procesu výuky a výcviku a také seznamuje s připravovanými novinkami.

Ministerstvo dopravy slibuje již několik let zpřísnění zákona týkajícího se získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, již dnes jsou veřejnosti prezentovány ty největší a nejdůležitější změny, které nás v nejbližší době čekají.

Z informací v teoretické části je patrné, že první změna, za kterou lze považovat zvýšení věkové hranice pro skupiny řidičského oprávnění skupin C a D, již byla do naší legislativy zanesena. S další novinkou, která nás čeká, je řidičský průkaz na zkoušku, s tímto jsme se mohli seznámit v kapitole páté u většiny evropských států, stejně jako s principem zkušebních center. Doufejme, že připravované změny budou přínosné a významně přispějí ke snížení nehodovosti na našich silnicích. Na co bychom neměli na silnicích všichni zapomínat je slušnost, zdvořilost, tolerance, solidarita a vzájemná pomoc a k tomu není třeba žádného zákona.

V praktické části respondenti hodnotili kvalitu výuky a výcviku v autoškole, zde dosáhly autoškoly velmi dobré výsledky. Zajímavá byla otázka, která zjišťovala skutečnou připravenost řidičů po absolvování autoškoly do dnešního provozu, dvě třetiny respondentů se cítily plně či dostatečně připraveny. Jako největší nedostatek při výcviku vidí respondenti, že jízdy neprobíhají ve velkých městech a také časté změny legislativy a přestože časté změny řidiči vnímají, jen pět procent z nich má zájem na dalším pravidelném vzdělávání v oblasti dopravy.

Autoškola je místo, kde by měl žák získat potřebné vědomosti a dovednosti, které jsou nutné k řízení motorového vozidla. Je tomu tak nebo se ze strany autoškol jedná spíše o snahu výtěžku s co možná nejnižšími náklady. V celkově rozsáhlé síti autoškol v České republice najdete spoustu seriózních firem, které vzdělávání řidičů určitě nepodceňují a přípravě nových řidičů věnují pozornost, kterou si právem zaslouží. Na druhou stranu se určitě také dozvíte o autoškolách, kde je tomu jinak a veškerá příprava je směřovaná pouze na úspěch u závěrečné zkoušky, proto se před

výběrem autoškoly dobře informujte a hlavně správně volte, cena v tomto případě není to rozhodující.

Seznam použité literatury a zdrojů

BUŠTA, Pavel a Jan KNĚŽÍNEK. *Zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel s komentářem a souvisejícími předpisy*. 3., aktualiz. vyd. Praha: Venice Music Production, 2010, 188 s.

ISBN 978-80-904270-0-6.

HAMERNÍKOVÁ, Veronika. *Základy dopravní psychologie nejen pro profesionální řidiče*. Vyd. 1. Brno: Národní centrum ošetřovatelství a nelékařských zdravotnických oborů, 2010, 116 s. ISBN 978-80-7013-517-4.

HAVLÍK, Karel. *Psychologie v řídičské praxi: Dopravní psychologie pro autoškoly*. 2011. vyd. Praha: Vogel Medien International, s.r.o., 2011. 136 s.

KANTOROVÁ, Jana. *Vybrané kapitoly z obecné pedagogiky I*. Olomouc: Hanex, 2008, 244 s. Vzdělávání. ISBN 978-807-4090-240.

RYBA, Jaroslav. *K historii silniční dopravy na území České republiky: Zájmová sdružení v silniční dopravě v letech 1990-2000 na území České republiky*. 1. vyd. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2010, 412 s. ISBN 978-80-86530-65-9.

ŠTIKAR, Jiří, Jana ŠMOLÍKOVÁ a Jiří HOSKOVEC. *Psychologie v dopravě*. 1. vyd. Praha: Karolinum, 2003, 275 s. Učební texty (Univerzita Karlova. Filozofická fakulta). ISBN 80-246-0606-2.

VOTRUBA, Josef. *Dopravní výchova v rodině*. 1. vyd. Praha: Fortuna, 2002, 29 s. ISBN 80-7168-790-1.

Internetové zdroje

Asociace autoškol ČR. *Jak si správně vybrat dobrou autoškolu* [online]. 2012 [cit. 2013-03-15]. Dostupné z: <http://www.asociaceautoskol.cz/Rady-pro-zaky-autoskol/JAK-SI-SPRAVNE-VYBRAT-DOBROU-AUTOSKOLU.html>.

Autoškola Morava. *Rozvrh Olomouc 7.3.2013* [online]. 2013 [cit. 2013-02-20]. Dostupné z: http://www.autoskolamorava.cz/as_olomouc/autoskola/nabidka_zahajeni.php.

Dopravní výchova. *Besip* [online]. Ministerstvo dopravy, 2012. [cit. 2013-03-01]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova/cil>.

Dopravní výchova. *Besip* [online]. Ministerstvo dopravy, 2012. [cit. 2013-03-01]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova/kategorie>.

Horníčková autoškola. *Rozhodování při výběru dobré autoškoly vám může usnadnit následující návod* [online]. Šumperk. 2007-2012. [cit. 2013-02-05]. Dostupné z: http://www.hornickovaaautoskola.cz/06_prihlaska/index.htm.

Město Šternberk. *Výroční zpráva za rok 2011* [online]. 2012 [cit. 2013-03-15]. Dostupné z: http://www.sternberk.eu/images/stories/prilohy_clanku/vyrocní_zpravy/zm_taj_21_02_vyrocní_zprava2011.pdf.

Město Šternberk. *Výroční zpráva za rok 2007* [online]. 2012 [cit. 2013-03-15]. Dostupné z: http://www.sternberk.eu/images/stories/prilohy_clanku/vyrocní_zpravy/3595-vyrocní-zprava-mesta-2007.pdf

Město Šternberk. *Výroční zpráva za rok 2006* [online]. 2012 [cit. 2013-03-15]. Dostupné z:

http://www.sternberk.eu/images/stories/prilohy_clanku/vyrocní_zpravy/3594-vyrocní-zprava-mesta-2006.pdf

Ministerstvo dopravy. *Návrh předpisu pro meziresortní připomínkové řízení*[online]. 2009. [cit. 2013-02-05]. Dostupné z: <http://www.lepsipravo.cz/TopicForm.aspx?TopicId=44>.

Statistika dopravy České republiky: Ročenka 2011. *Osobní automobily registrované v ČR* [online]. 2012 [cit. 2013-03-15]. Dostupné z: https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2011/rocenka/htm_cz/cz11_420300.html.

Statistika dopravy České republiky: Ročenka 2010. *Osobní automobily registrované v ČR* [online]. 2012 [cit. 2013-03-15]. Dostupné z: https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2010/rocenka/htm_cz/cz10_420300.html.

Statistika dopravy České republiky: Ročenka 2009. *Osobní automobily registrované v ČR* [online]. 2012 [cit. 2013-03-15]. Dostupné z: https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2009/rocenka/htm_cz/cz09_420300.html.

Statistika dopravy České republiky: Ročenka 2008. *Osobní automobily registrované v ČR* [online]. 2012 [cit. 2013-03-15]. Dostupné z: https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2008/rocenka/htm_cz/cz08_420300.html.

Statistika dopravy České republiky: Ročenka 2007. *Osobní automobily registrované v ČR* [online]. 2012 [cit. 2013-03-15]. Dostupné z: https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2007/rocenka/htm_cz/cz07_422000.html.

Statistika dopravy České republiky: Ročenka 2006. *Osobní automobily registrované v ČR* [online]. 2012 [cit. 2013-03-15]. Dostupné z: https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2006/rocenka/htm_cz/cz06_422000.html.

Statistika dopravy České republiky: Ročenka 2005. *Osobní automobily registrované v ČR* [online]. 2012 [cit. 2013-03-15]. Dostupné z: https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2005/rocenka/htm_cz/cz05_422000.html.

Statistika dopravy České republiky: Ročenka 2000. *Osobní automobily registrované v ČR* [online]. 2012 [cit. 2013-03-15]. Dostupné z: <https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2000/rocenka/html/start.htm>.

Století autoškoly. *Pardubický svět* [online]. Pardubice. 2010. [cit. 2013-01-10]. Dostupné z: <http://www.pardubice.cz/zpravy/spolecnost/stoleti-autoskoly/>.

Získat řidičský průkaz bude mnohem těžší [online]. Praha. 2013. [cit. 2013-01-31]. Dostupné z: <http://www.novinky.cz/domaci/275110-ziskat-ridicky-prukaz-bude-mnohem-tezsi.html>.

Právní předpisy

Česko. Zákoník práce. In: *262/2006 Sb.* 2006. Dostupné z: ASPI.

Česko. Zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. In: *247/2000 Sb.* 2000. Dostupné z: ASPI.

Česko. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: *361/2000 Sb.* 2000. Dostupné z: ASPI.

Česko. Zákon o živnostenském podnikání. In: *455/1991 Sb.* 1991. Dostupné z: ASPI.

Česko. Vyhláška, kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. In: *167/2002 Sb.* 2002. Dostupné z: ASPI.

Evropská unie. Nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě. In: (ES) č. 1071/2009. Štrasburk, 2009. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:300:0051:0071:CS:PDF>.

Evropská unie. Směrnice Evropského parlamentu a Rady o řidičských průkazech. In: 2006/126/ES. Brusel, 2006. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:403:0018:0060:CS:PDF>.

Ostatní zdroje

BUDSKÝ, Roman. *Projekt SWING (1.díl) – Lidský faktor a bezpečnost silničního provozu*. Vyd. 1. Liberec: Roman Budský, 2011a, 1 CD-ROM. ISBN 978-80-254-9945-0.

BUDSKÝ, Roman. *Projekt TWIST: návrh nové koncepce přípravy řidičů*. Vyd. 2. Liberec: Roman Budský, 2011b, 1 CD-ROM. ISBN 978-80-254-9943-6.

BUDSKÝ, Roman. *Evropská unie a bezpečnost silničního provozu*. 2., přeprac. vyd. Liberec: Roman Budský, 2011c, 1 CD-ROM. ISBN 978-80-254-9949-8.

Interní statistické údaje týkající se úspěšnosti zkoušek dle sledovaných kritérií (celá ČR, dle krajů, dle skupin řidičského oprávnění období 2009 – 2012. Ministerstvo dopravy. 2012.

Téma: Provozování autoškol

Neformální rozhovor se Stanislavem Svozilem, majitelem autoškoly. Litovel 8. 2. 2013.

Téma: Průběh závěrečných zkoušek

Neformální rozhovor s Oldřichem Sedlářem, zkušebním komisařem. Uničov 12. 2. 2013.

Seznam grafů

Graf č. 1 - Anketa	58
Graf č. 2 – Podíl řidičského oprávnění v roce 2012	59
Graf č. 3 – Pohlaví respondentů.....	66
Graf č. 4 – Úspěšnost u prvního pokusu v autoškole.....	67
Graf č. 5 – Srovnání úspěšnosti u zkoušek dle pohlaví	68
Graf č. 6 – Důvody neúspěchu u zkoušky	69
Graf č. 7 – Hodnocení pravidel silničního provozu.....	70
Graf č. 8 – Hodnocení údržby vozidla.....	71
Graf č. 9 – Hodnocení jízd.....	72
Graf č. 10 – Připravenost absolventů autoškol	73
Graf č. 11 – Srovnání v hodnocení připravenosti dle pohlaví	74
Graf č. 12 – Nedostatky při výuce a výcviku	76
Graf č. 13 – Zájem řidičů o další vzdělávání v oblasti pravidel silničního provozu .	79

Seznam tabulek

Tabulka č. 1 – Počet hodin v předmětech výuky	31
Tabulka č. 2 – Počet hodin v praktickém výcviku.....	32
Tabulka č. 3 - Vzorový rozvrh autoškoly	36
Tabulka č. 4 - Přehled států s informacemi týkajícími se řídičského průkazu na zkoušku a zkušebních organizací.....	49
Tabulka č. 5 – Roční přehled o úspěšnosti zkoušek	60
Tabulka č. 6 – Přehled úspěšnosti dílčích zkoušek dle krajů v roce 2012.....	61
Tabulka č. 7 – Přehled opakovaných zkoušek ve Městě Šternberk.....	62
Tabulka č. 8 – Osobní automobily registrované v České republice	64
Tabulka č. 9 – Vyhodnocení návrhů na zlepšení výuky v autoškole.....	75

Seznam příloh

Příloha č. 1 – Vzor registrace k provozování autoškoly

Příloha č. 2a – Žádost o přijetí k výuce a výcviku v autoškole – první strana

Příloha č. 2b – Žádost o přijetí k výuce a výcviku v autoškole – druhá strana

Příloha č. 3 – Profesní osvědčení (pro učitele autoškoly)

Příloha č. 4 – Průkaz zkušební komisaře řidičů

Příloha č. 5 – Vzor dotazníku

Příloha č. 1 – Vzor registrace k provozování autoškoly



REGISTRACE K PROVOZOVÁNÍ AUTOŠKOLY

vydaná úřadem obce s rozšířenou působností

.....

Provozovatel autoškoly

a)* Právníká osoba:

Obchodní firma (včetně právní formy):

Identifikační číslo:

Jméno a příjmení statutárního orgánu:

Adresa sídla provozovny:

b)* Fyzická osoba:

Obchodní firma:

Jméno a příjmení:

Datum narození:

Adresa trvalého pobytu:

Adresa sídla provozovny:

Označení výukových a učebních prostor:

Lhůta pro zahájení provozování autoškoly:

Registrace k provozování autoškoly byla vydána provozovateli autoškoly jako trvalý souhlas k poskytování výuky a výcviku k získání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel pro skupiny a podskupiny řídičského oprávnění v rozsahu

.....

a byla vzata do evidence

dne 20.....

pod č. j.

ze dne 20.....

.....

podpis

* nehodící se škrtněte

Příloha č. 2a – Žádost o přijetí k výuce a výcviku v autošколе – první strana

ŽÁDOST O ŘIDIČSKÉ OPRÁVNĚNÍ

VYPLŇUJE ŽADATEL	
Žádám o přijetí do výuky a výcviku k získání řidičského oprávnění skupiny (podskupiny):	
Jsem držitelem řidičského oprávnění skupiny (podskupiny): a žádám o rozšíření na:	
Fidičského průkazu číslo:	série:
O své osobě uvádím:	
Jméno:	příjmení (titul):
datum narození:	místo: rodné číslo *)
státní občanství:	doklad totožnosti číslo: série:
adresa pobytu:	tel.:
K žádosti přikládám: jednu fotografii odpovídající technickému provedení podle vyhlášky č. 177/2000 Sb. **) doklad o ukončeném vzdělání (pokud je třeba)	
PROHLAŠUJI, že mi nebyl uložen zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel a že netrpím tělesnou nebo duševní vadou, která by mne činila neschopným k řízení motorových vozidel.	
V	dne
(podpis žadatele)	
SOUHLAS ZÁKONNÉHO ZÁSTUPCE:	
Souhlasím s přijetím do výuky a výcviku k získání řidičského oprávnění skupiny (podskupiny)	
(podpis zákonného zástupce)	

VYPLŇUJE POSUZUJÍCÍ LÉKAŘ	
K řízení motorových vozidel skupiny (podskupiny) řidičského oprávnění je žadatel ***) zdravotně způsobilý	
***) zdravotně způsobilý s podmínkou	
datum:	otisk razítka lékaře: podpis lékaře:

VYPLŇUJE PROVOZOVATEL AUTOŠKOLY	
Datum podání žádosti:	
(razítko autoškoly)	(evidenční číslo)
Datum ukončení výuky a výcviku:	

Pozn.: *) rodné číslo - vyplňuje žadatel v době podání žádosti o udělení řidičského oprávnění

***) fotografii přikládá žadatel v době podání žádosti o udělení řidičského oprávnění

****) nehodící se škrtněte

Příloha č. 2b – Žádost o přijetí k výuce a výcviku v autoškole – druhá strana

ZÁZNAM
O ZKOUŠKÁCH Z ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI

VYPLŇUJE ZKUŠEBNÍ KOMISAŘ		Evidenční číslo protokolu													
Předpisy o provozu na pozemních komunikacích															
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="width: 50%;">Řádný termín</th> <th style="width: 50%;">opravná zkouška</th> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">datum:</td> <td style="padding: 2px;">datum opravné zkoušky:</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">prospěl - neprospěl</td> <td style="padding: 2px;">hodnocení prospěl:</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">razítko ZK</td> <td style="padding: 2px;">datum:</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">podpis ZK</td> <td style="padding: 2px;">razítko ZK</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="padding: 2px;">podpis ZK</td> </tr> </table>	Řádný termín	opravná zkouška	datum:	datum opravné zkoušky:	prospěl - neprospěl	hodnocení prospěl:	razítko ZK	datum:	podpis ZK	razítko ZK		podpis ZK			
Řádný termín	opravná zkouška														
datum:	datum opravné zkoušky:														
prospěl - neprospěl	hodnocení prospěl:														
razítko ZK	datum:														
podpis ZK	razítko ZK														
	podpis ZK														
Ovládání a údržba vozidla															
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="width: 50%;">Řádný termín</th> <th style="width: 50%;">opravná zkouška</th> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">datum:</td> <td style="padding: 2px;">datum opravné zkoušky:</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">prospěl - neprospěl</td> <td style="padding: 2px;">hodnocení prospěl:</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">razítko ZK</td> <td style="padding: 2px;">datum:</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">podpis ZK</td> <td style="padding: 2px;">razítko ZK</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="padding: 2px;">podpis ZK</td> </tr> </table>	Řádný termín	opravná zkouška	datum:	datum opravné zkoušky:	prospěl - neprospěl	hodnocení prospěl:	razítko ZK	datum:	podpis ZK	razítko ZK		podpis ZK			
Řádný termín	opravná zkouška														
datum:	datum opravné zkoušky:														
prospěl - neprospěl	hodnocení prospěl:														
razítko ZK	datum:														
podpis ZK	razítko ZK														
	podpis ZK														
Řízení motorových vozidel															
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="width: 50%;">Řádný termín</th> <th style="width: 50%;">opravná zkouška</th> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">datum:</td> <td style="padding: 2px;">datum opravné zkoušky:</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">vozidlo skupiny: prospěl - neprospěl</td> <td rowspan="4" style="padding: 2px;">hodnocení prospěl:</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">vozidlo skupiny: prospěl - neprospěl</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">vozidlo skupiny: prospěl - neprospěl</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">datum:</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">razítko ZK</td> <td style="padding: 2px;">razítko ZK</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">podpis ZK</td> <td style="padding: 2px;">podpis ZK</td> </tr> </table>	Řádný termín	opravná zkouška	datum:	datum opravné zkoušky:	vozidlo skupiny: prospěl - neprospěl	hodnocení prospěl:	vozidlo skupiny: prospěl - neprospěl	vozidlo skupiny: prospěl - neprospěl	datum:	razítko ZK	razítko ZK	podpis ZK	podpis ZK		
Řádný termín	opravná zkouška														
datum:	datum opravné zkoušky:														
vozidlo skupiny: prospěl - neprospěl	hodnocení prospěl:														
vozidlo skupiny: prospěl - neprospěl															
vozidlo skupiny: prospěl - neprospěl															
datum:															
razítko ZK	razítko ZK														
podpis ZK	podpis ZK														
<p>Žadatel splnil podmínky odborné způsobilosti k získání řidičského oprávnění skupiny (podskupiny):</p> <p>Řidičský průkaz vydejte s tímto omezením:</p> <p style="text-align: center;"> razítko ZK (datum ukončení zkoušek) (podpis zkušebního komisaře) </p>															
<p>VYPLŇUJE OKRESNÍ ÚŘAD</p> <p>Žadatel byl vydán řidičský průkaz číslo: série: na skupiny (podskupiny) ŘO:</p> <p>Řidičský průkaz vydal: razítko okresního úřadu (podpis)</p>															

Příloha č. 3 – Profesní osvědčení (pro učitele autoškoly)

PRVNÍ STRANA	DRUHÁ STRANA
<p>ČESKÁ REPUBLIKA</p>  <p>PROFESNÍ OSVĚDČENÍ</p>  <p>Evidenční číslo: AA 000000</p>	<div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 100px; margin: 0 auto; display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <p>FOTOGRAFIE</p> </div> <p>Jméno a příjmení (titul):</p> <p>Datum narození:</p> <p>Číslo řídkového průkazu:</p> <p>pro skupiny (podskupiny) ŘO:</p> <p>Datum vydání:</p> <p style="text-align: right;">(podpis)</p>

TŘETÍ STRANA	ČTVRTÁ STRANA
<p>Výuka předpisů o provozu vozidel Skupiny (podskupiny) ŘO:</p> <p>Číslo protokolu:</p>	<p>Výcvik v řízení vozidla Skupiny (podskupiny) ŘO:</p> <p>Číslo protokolu:</p>
<p>Výuka teorie řízení a zásad bezpečné jízdy Skupiny (podskupiny) ŘO:</p> <p>Číslo protokolu:</p>	<p>Výcvik praktické údržby vozidla Skupiny (podskupiny) ŘO:</p> <p>Číslo protokolu:</p>
<p>Výuka o ovládání a údržbě vozidla Skupiny (podskupiny) ŘO:</p> <p>Číslo protokolu:</p>	<p>Jiné záznamy:</p> <p style="text-align: right;">skl. č.: 14</p>

Příloha č. 4 – Průkaz zkušební komisaře řidičů

PRVNÍ STRANA	DRUHÁ STRANA
<p>ČESKÁ REPUBLIKA</p>  <p>PRŮKAZ ZKUSEBNÍHO KOMISÁŘE ŘIDIČŮ</p>  <p>Evidenční číslo: AA 00000</p>	<div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 100px; margin: 0 auto;"> <p>FOTOGRAFIE</p> </div> <p>Jméno a příjmení (titul):</p> <p>Datum narození:</p> <p>Příslušné osobní číslo: Příslušné razítko číslo:</p> <p>Platí do:</p> <p>Datum vydání:</p> <p>..... (podpis)</p>

TŘETÍ STRANA	ČTVRTÁ STRANA
<p>Je oprávněn zkoušet z předmětů:</p> <p>Předpisy o provozu na pozemních komunikacích v rozsahu skupiny (podskupiny):</p> <p>Ovládnutí a údržba vozidla v rozsahu skupiny (podskupiny):</p> <p>Praktická jízda s výevkovým vozidlem v rozsahu skupiny (podskupiny):</p> <p>Jiné záznamy:</p> <p style="text-align: right;">skl. č.: 11</p>	<p>Platnost prodloužena do:</p> <p>Datum:</p> <p>Podpis:</p> <p>Datum:</p> <p>Podpis:</p> <p>Datum:</p> <p>Podpis:</p> <p>Datum:</p> <p>Podpis:</p>

Příloha č. 5 – Vzor dotazníku

DOTAZNÍK JE URČEN PRO DRŽITELE ŘIDIČSKÉHO OPRÁVNĚNÍ

Dobrý den, jmenuji se Ludmila Konečná a jsem studentkou Pedagogické fakulty Univerzity Palackého v Olomouci. Obracím se na Vás s prosbou o vyplnění tohoto dotazníku, jehož výsledky použiji pro zpracování své diplomové práce. Cílem mé práce je zjistit, zda Vás současná výuka a výcvik v autoškole připravily do dnešního provozu. Dotazník je anonymní a nezabere Vám příliš času. Vaši odpověď označte křížkem, případně číslovkou.

Vyplněný dotazník pošlete na adresu: ludmila32@seznam.cz. Předem děkuji za Vaši ochotu.

1. Pohlaví: muž žena

2. Jaká doba uplynula od Vašeho prvního kurzu autoškoly?
 méně než 1 rok 1-2 roky 3-4 roky 5 let

3. Zkoušku v autoškole jste absolvoval(a) na první pokus ? ano ne

Pokud jste neuspěl(a) na první pokus, kterou dílčí část zkoušky jste konal(a) opakovaně?
 pravidla silničního provozu řízení motorových vozidel údržba vozidla

Co bylo podle Vás důvodem, že jste neuspěl(a) u závěrečné zkoušky ?

- sám jsem zanedbal(a) přípravu
- nedostatečná příprava ze strany autoškoly
- autoškola mi neposkytla dostatek výukového materiálu
- autoškola mi zkrátila předepsaný počet hodin výcviku
- jiný důvod

4. Jakým stupněm hodnotíte průběh výuky v autoškole, co se týká pravidel silničního provozu?
(Hodnoťte jako ve škole 1 výborně - 5 nedostatečně)

5. Jakým stupněm hodnotíte průběh výuky v autoškole, co se týká údržby vozidla?
(Hodnoťte jako ve škole 1 výborně - 5 nedostatečně)

6. Jakým stupněm hodnotíte průběh samotného výcviku při řízení motorového vozidla (jizdy)?
(Hodnoťte jako ve škole 1 výborně - 5 nedostatečně)

7. Myslíte si, že současná výuka a výcvik v autoškole Vás dostatečně připravila do dnešního provozu?

- ano, byl(a) jsem připraven(a) na 100%
- ano, vcelku ano 75 %
- tak na 50%
- ani ne, musel jsem ještě nějakou dobu jezdit s doprovodem

8. Co vidíte jako problém při výuce a výcviku v autoškole? (možno označit více odpovědí)

- nic
- vyučujícího (odbornost, zájem, přístup)
- nejasné a často se měnící zákony a s tím souvisí dostupnost aktualizované literatury
- nesrozumitelnost při vyplňování e-testů
- nedostatečná doba výuky - teorie
- nedostatečná doba výcviku - praktických jízd
- kvalita výuky (didaktické pomůcky)
- předepsaná doba jizdy by měla být plnohodnotně a efektivně využívána
- chybí praktické ukázky, které by samotnou výuku usnadnily
- výuku údržba považuji v dnešní době již za zbytečnou
- střídání vozidel autoškoly nebo učitelů autoškoly při jízdách
- jizdy by měly probíhat ve velkých městech - složitost provozu (semafory, tramvaje)
- jiné (vyjmenujte)

9. Přivítal(a) byste po obdržení řidičského průkazu nějaké další školení týkající se pravidel silničního provozu?

- ne
- ani ne, co chci vědět, tak si mohu zjistit
- asi ano, nebylo by to špatné při dnešních častých změnách
- určitě ano