

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra práva



Diplomová práce

**Výuka, výcvik a zkoušky žadatelů o řidičské oprávnění
z pohledu zkušebních komisařů**

Josef Rada

© 2016 ČZU v Praze

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Provozně ekonomická fakulta

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Josef Rada

Veřejná správa a regionální rozvoj

Název práce

Výuka, výcvik a zkoušky žadatelů o řidičské oprávnění z pohledu zkušebních komisařů

Název anglicky

Teaching, training and testing applicants for a license from the perspective of examiners

Cíle práce

Zjištění a zhodnocení současného stavu výuky, výcviku a závěrečných zkoušek řidičů.

Na základě zjištěných skutečností navrhnout případná opatření a změny systému provádění přípravy a závěrečných zkoušek řidičů.

Případná opatření navrhnout tak, aby vedla ke zvýšení odborné způsobilosti nových řidičů.

Metodika

1. Sběr podkladů pro zpracování práce
2. Studium podkladů pro teoretickou část
3. Analýza odborné literatury a právních předpisů
4. Komparace zjištěných poznatků
5. Získání podkladů pro praktickou část dotazníkem a rozhovorem
6. Vyhodnocení získaných dat pro praktickou část
7. Sumarizace sekundárních dat
8. Návrh změn a opatření

Doporučený rozsah práce

60 – 80 stran

Klíčová slova

Výuka, výcvik, autoškola, zkušební komisař, žadatel, skupiny řídicího oprávnění, skupiny vozidel, zkouška z odborné způsobilosti.

Doporučené zdroje informací

BERAN, T. Právní rádce pro řidiče. Brno: CPress, 2014. ISBN 978-80-264-0260-2.

BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J., SEIDL, A. Zákon o silničním provozu s komentářem (ve znění 37 novel). Praha: Lenka Buštová, 2013. ISBN 978-80-904270-4-4.

MICHÁLEK, R. Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Praha: Wolters Kluwer, 2014. ISBN 978-80-7478-489-7.

SPIRIT, M. *Úvod do studia práva*. Praha: Grada, 2014. ISBN 978-80-247-5280-8.

ŠUCHA, M., REHNOVÁ, V., KOŘÁN, M., ČERNOCHOVÁ, D., SEITL, M. Dopravní psychologie pro praxi. Praha: Granada publishing, 2013. ISBN 978-80-247-4113-0.

WEIGEL, O. Autoškola pravidla, značky, testy. Brno: CPress, 2014. ISBN: 978-80-264-0366-1.

Předběžný termín obhajoby

2016/17 ZS – PEF

Vedoucí práce

JUDr. Daniela Světlíková

Garantující pracoviště

Katedra práva

Elektronicky schváleno dne 27. 10. 2015

JUDr. Jana Borská

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 11. 11. 2015

Ing. Martin Pelikán, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 07. 09. 2016

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou diplomovou práci "Výuka, výcvik a zkoušky žadatelů o řidičské oprávnění z pohledu zkušebních komisařů" jsem vypracoval samostatně pod vedením vedoucího diplomové práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu použitých zdrojů na konci práce. Jako autor uvedené diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 21.11.2016

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval JUDr. Daniele Světlíkové za odborné vedení a cenné rady při vypracování této diplomové práce. Dále bych chtěl poděkovat Ing. Pavlu Nahodilovi, Mgr. Karlu Bezděkovskému, Ladislavu Malému a JUDr. Romanu Kočímu, MBA, MSc za poskytnutí odborných informací při rozhovoru. Také děkuji Bc. Pavlu Greinerovi za poskytnutí seznamu emailových adres zkušebních komisařů a všem ostatním, kdo mi byl nápomocen při tvorbě této práce.

Děkuji své rodině za podporu a pochopení při studiu.

Výuka, výcvik a zkoušky žadatelů o řidičské oprávnění z pohledu zkušebních komisařů

Souhrn

Tato diplomová práce zjišťuje současný stav přípravy a závěrečných zkoušek žadatelů o řidičské oprávnění. Vychází z potřeby zvýšit odbornou způsobilost především mladých řidičů. Před získáním řidičského průkazu musí každý absolvovat výuku a výcvik, kterou v ČR může provádět pouze provozovatel autoškoly. Po ukončení výuky a výcviku musí úspěšně složit závěrečnou zkoušku před zkušebním komisařem.

Cílem této diplomové práce je navržení reálných změn, které pozitivním způsobem ovlivní skutečnou odbornou připravenost začínajících řidičů. Analýzou legislativy EU a ČR jsou vymezeny možné změny v přípravě a zkoušek žadatelů o řidičské oprávnění.

Pomocí rozhovorů s odbornou veřejností jsou zjišťovány konsekvence dřívějších legislativních změn. Pro zjištění potřebných dat je použita kvantitativní metoda dotazníkového šetření zkušebních komisařů. Zkušební komisaři hodnotí odbornou způsobilost budoucích řidičů, mohou tudíž z praktického pohledu poukázat na nedostatky v připravenosti řidičů. Hodnocení zkušebních komisařů je využito k získání indicií pro naplnění cíle této diplomové práce. Největší nedostatky byly zjištěny v odborné kvalifikaci učitelů autoškol. Návrhem této práce je zlepšení přípravy, průběžné školení a pravidelné přezkoušení učitelů autoškol.

Klíčová slova:

Autoškola, řidičský průkaz, skupiny řidičského oprávnění, skupiny vozidel, výcvik, výuka, zkoušky z odborné způsobilosti, učitel autoškoly, zkušební komisař, žadatel.

Education, training and examination of driving license applicants from the perspective of driving examiners.

Summary

This thesis finds out current state of preparation and final exams of driving applicants. It is based on the needs of increase competence especially of young drivers. Before obtaining a driving license, every applicant has to go through education and training, which can be in Czech Republic done only by driving schools. When finished education and training the applicants have to pass final exam before driving examiner's eyes.

The goal of this thesis is suggesting improvements, which would positively influence readiness of beginning drivers. The analysis of the legislation of the European Union and the Czech Republic are defined on the possible changes in the preparation and testing of applicants for a driving licence. European Union and Czech Republic.

By interviewing professional public came out consequences of previous legislative changes. To get required data a questionnaire was used driving examiners. The driving examiners judge the competence of driving applicants, so they can point out the drawbacks in driver's preparation. This information is taken to meet targets of this thesis. Biggest drawbacks came out in qualification of driving instructors. This thesis suggests improving preparation, continuous educating and regular examining of driving instructors.

Keywords:

Driving school, driving license, types of driving licenses, vehicle types, training, education, proficiency tests, driving school teacher, driving examiner, applicant.

Obsah

1 Úvod.....	13
2 Cíl práce a metodika.....	14
2.1 Cíl práce	14
2.2 Metodika	14
3 Teoretická východiska	16
4 Řidičské oprávnění a řidičský průkaz	16
4.1 Řízení motorového vozidla	16
5 Proces získání řidičského oprávnění	17
6 Autoškola	17
6.1 Podmínky provozování autoškoly.....	18
6.1.1 Vyučovací prostory.....	18
6.1.2 Učební pomůcky pro výuku praktické údržby.....	18
6.1.3 Učitel výuky a výcviku	19
6.1.4 Učitel zdravotnické přípravy	20
6.1.5 Výcvikové vozidla a příslušné skupiny řidičského oprávnění.....	20
6.1.6 Druhy výcvikových vozidel pro výuku:	21
6.1.7 Autocvičiště nebo cvičná plocha	26
7 Výuka a výcvik	27
7.1 Podmínky přijetí k výuce a výcviku.....	27
7.2 Druhy výuky a výcviku.....	29
7.2.1 Základní	29
7.2.2 Sdružená.....	29
7.2.3 Rozšiřující.....	29
7.2.4 Individuální studijní plán	29
7.2.5 Doplnovací.....	30
7.3 Rozsah a obsah výuky.....	30
7.3.1 Výuka pravidel silničního provozu.....	30
7.3.2 Výuka ovládání a údržby vozidel	30
7.3.3 Výuka zásad bezpečné jízdy a teorie řízení	31
7.3.4 Výuka zdravotnické přípravy:	32
8 Praktický výcvik.....	32
8.1 Praktický výcvik s vozidlem	33
8.2 Výcvik praktické údržby vozidla	33
8.3 Praktický výcvik ze zdravotnické přípravy.....	33
8.4 Ukončení výuky a výcviku.....	34

9	Evidence výuky a výcviku	34
9.1	Evidenční kniha.....	34
9.2	Třídní kniha.....	35
9.3	Knih evidence výcviku	35
9.4	Průkaz žadatele.....	35
9.5	Částečné absolvování výuky a výcviku	35
10	Zkoušky z odborné způsobilosti.....	36
10.1	Test.....	37
10.1.1	Testové otázky	37
10.2	Zkouška z ovládání a údržby vozidla.....	38
10.3	Zkouška z praktické jízdy	39
10.3.1	První část zkoušky	39
10.3.2	Druhá část zkoušky	39
10.4	Zkoušky u sdružené výuky a výcviku	40
10.5	Opravné zkoušky.....	40
10.6	Správní poplatky	41
11	Řidičský průkaz na zkoušku.....	41
12	Praktická část	42
12.1	Rozhovor s Ing. Pavlem Nahodilem	42
12.2	Evropská unie.....	43
12.2.1	Belgie	44
12.2.2	Dánsko	44
12.2.3	Estonsko.....	44
12.2.4	Finsko.....	45
12.2.5	Francie	46
12.2.6	Kypr	47
12.2.7	Litva	47
12.2.8	Lotyšsko.....	48
12.2.9	Lucembursko	48
12.2.10	Maďarsko.....	49
12.2.11	Malta	50
12.2.12	Německo	50
12.2.13	Nizozemsko	51
12.2.14	Norsko.....	51
12.2.15	Polsko.....	52
12.2.16	Portugalsko	52
12.2.17	Rakousko	53
12.2.18	Severní Irsko	53

12.2.19 Slovensko.....	54
12.2.20 Slovinsko	54
12.2.21 Španělsko	54
12.2.22 Švédsko	55
12.2.23 Velká Británie	56
12.2.24 Souhrn EU.....	57
12.3 Rozhovor s panem Ladislavem Malým.....	57
12.4 Dotazník	62
12.5 Rozhovor s JUDr. Romanem Kočím, MBA, MSc.....	91
12.6 Rozhovor s Mgr. Karlem Bezděkovským	93
13 Výsledky a diskuze	95
13.1 Legislativa	95
13.2 Učitelé autoškoly.....	96
14 Závěr	98
15 Seznam použitých zdrojů	101
16 Přílohy	104

Seznam zkratk

ČR – Česká republika

EU – Evropská unie

ORP – Obec s rozšířenou působností

Seznam tabulek

Tabulka 1	Minimální věk pro získání řidičského průkazu	28
Tabulka 2	Počet roků výkonu funkce zkušební komisaře	63
Tabulka 3	Hodnocení kvality výuky.....	64
Tabulka 4	Hodnocení kvality výcviku.....	65
Tabulka 5	Hodnocení znalostí učitelů	66
Tabulka 6	Současný způsob provádění zkoušek je nedostačující.....	68
Tabulka 7	Náročnější zkouškou se zvýší řidičské kvality	69
Tabulka 8	Učitelům autoškoly by mělo být nařízeno pravidelné vzdělávání.....	70
Tabulka 9	Žadatelé neznají pravidla mimo testové otázky.....	72
Tabulka 10	Mezi autoškolami jsou rozdíly v kvalitě přípravy žáků.....	74
Tabulka 11	Žadatelé upřednostňují u autoškoly cenu před kvalitou	75
Tabulka 12	Testové otázky by neměly být veřejně přístupné	77
Tabulka 13	Testové otázky by měly být časově omezené.....	78
Tabulka 14	Žadatel, který vyhodnotí špatně křižovatku, z testu neprospěje.....	79
Tabulka 15	Žadatelé nejsou dostatečně připraveni na krizové situace.....	81
Tabulka 16	Povolení přípravy na zkoušku neučitelem.....	82
Tabulka 17	Absolvování dopravně psychologického vyšetření před výukou	83
Tabulka 18	Odejdou komisaři pracovat do zkušebních center	85
Tabulka 19	Mají zkušební komisaři odpovídající pracovní podmínky	86

Seznam grafů

Graf 1	Počet roků výkonu funkce zkušebního komisaře	64
Graf 2	Hodnocení kvality výuky	65
Graf 3	Hodnocení kvality výcviku.....	66
Graf 4	Hodnocení znalostí učitelů	67
Graf 5	Současný způsob provádění zkoušek je nedostačující	68
Graf 6	Náročnější zkouškou se zvýší řídičské kvality	70
Graf 7	Učitelům autoškoly by mělo být nařízeno pravidelné vzdělávání.....	72
Graf 8	Žadatelé neznají pravidla mimo testové otázky	73
Graf 9	Mezi autoškolami jsou rozdíly v kvalitě přípravy žáků	74
Graf 10	Žadatelé upřednostňují u autoškoly cenu před kvalitou	76
Graf 11	Testové otázky by neměly být veřejně přístupné	77
Graf 12	Testové otázky by měly být časově omezené.....	79
Graf 13	Žadatel, který vyhodnotí špatně křížovatku, z testu neprospěje.....	80
Graf 14	Žadatelé nejsou dostatečně připraveni na krizové situace.....	81
Graf 15	Povolení přípravy na zkoušku neučitelem.....	83
Graf 16	Absolvování dopravně psychologického vyšetření před výukou	84
Graf 17	Odejdou komisaři pracovat do zkušebních center	86
Graf 18	Mají zkušební komisaři odpovídající pracovní podmínky	87
Graf 19	Další návrhy pro zvýšení řídičských kvalit	90

1 Úvod

ČR v posledních letech učinila výrazný pokrok v bezpečnosti silničního provozu, ale přesto je dopravní nehodovost, ve srovnání s motoristicky vyspělými evropskými státy nadprůměrně vysoká. Alarmující jsou počty usmrcených a vážně zraněných na našich pozemních komunikacích. Nehodovost je ovlivněna mnoha faktory, je to kvalita vozidel, stav pozemních komunikací a hlavně účastníky silničního provozu. Lidský faktor zavinil více než 90 % dopravních nehod. Proto je potřeba hledat možné nástroje zvyšování spolehlivosti lidského faktoru. Je to soustavný proces, který je potřeba započít již výchovou a přesvědčováním dětí a mládeže. ČR jako ojedinělá vykazuje stoupající počty usmrcených osob ve věku 14 až 24 let. Problém usmrcených začínajících řidičů je přičítán víkendovým nočním jízdám pod vlivem alkoholu a drog a ve velké míře jejich řidičské nezkušenosti.

Jedna z podmínek pro získání řidičského oprávnění motorových vozidel je prokázání odborné způsobilosti žadatele. Odbornou způsobilost získá žadatel složením zkoušky u ORP, kterou provádí před zkušebním komisařem. Nejdříve ale musí žadatel absolvovat výuku a výcvik v autoškole. Snahou žadatelů bývá co nejjednodušší a nejlevnější získání řidičského průkazu bez ohledu na kvalitu získaných dovedností a znalostí. Pokud autoškola žadatele řádně nepřipraví a při zkoušce řidičů nebudou kladené dostatečné požadavky na znalosti a dovednosti nových řidičů, projeví se toto negativně v silničním provozu.

Zvýšení skutečné připravenosti absolventů autoškol pro silniční provoz přispěje velkou měrou ke snížení nehodovosti. Efektivní příprava nových řidičů a provádění zkoušek z odborné způsobilosti mohou být klíčové pro příznivé ovlivnění statistik dopravní nehodovosti. K uvedené problematice je potřeba mít celostní přístup, aby řešení mělo dlouhodobý přínos a nebylo potřeba častých změn. Problematikou se větší či menší míře potýkají všechny státy EU. Všechny státy EU měly povinnost implementace Směrnice 2006/126/ES nejpozději do 19. ledna 2013. Tím by měla být zajištěna jednotnost provádění zkoušek řidičů tak, aby nevznikaly rozdíly mezi jednotlivými členskými státy a nebylo tak jednodušší získání řidičského průkazu v některém státě. Cílem EU je dosáhnout větší harmonizace zkoušek řidičů a zajistit objektivnější hodnocení žadatelů. Tomu bude muset být přizpůsobena adekvátní příprava výuky a výcviku v autoškolách tak, aby žadatel byl schopen v náročné zkoušce obstát. Noví řidiči mívají problémy s pochopením ustanovení pravidel silničního provozu, někteří nezvládají základní techniky ovládání motorového vozidla a nejsou schopni uplatnit teoretická pravidla v reálném provozu. Začínající řidiči

mají jen povrchní povědomí o dopravně psychologických zásadách a mnohdy nerespektují ani základní principy slušnosti a ohleduplnosti.

2 Cíl práce a metodika

2.1 Cíl práce

Diplomová práce s názvem "Výuka, výcvik a zkoušky žadatelů o řidičské oprávnění z pohledu zkušebních komisařů" si klade za cíl v teoretické části analyzovat proces přípravy a zkoušek žadatelů o řidičské oprávnění. Z legislativních předpisů, z odborné literatury a z informací Ministerstva dopravy ČR vztahující se k tématu práce bude vytvořena literární rešerše.

Cílem diplomové práce je navržení takových změn, které by vedly ke zvýšení skutečné odbornosti nových řidičů tak, aby po získání řidičského oprávnění byli připraveni zvládat bezproblémové řízení příslušných skupin motorových vozidel. Změny musí vést ke zlepšení teoretických znalostí a praktických dovedností nových řidičů. Lepší připravenost bude významným způsobem ovlivněn celospolečenský cíl, kterým je snižování nehodovosti v silničním provozu na pozemních komunikacích. Navržené změny musí vycházet z nedostatků v systému získávání řidičského oprávnění a musí být legislativně realizovatelné.

2.2 Metodika

Diplomová práce na téma „Výuka, výcvik a zkoušky žadatelů o řidičské oprávnění z pohledu zkušebních komisařů“ se skládá z teoretické a praktické části, čemuž bude odpovídat i metodika práce. Podkladem pro teoretickou část budou především nashromážděné zákony a vyhlášky. Dalším východiskem budou odborné literární prameny v tištěné i v elektronické podobě, které se danou problematikou zabývají. Z nashromážděných podkladů bude vypracována literární rešerše. Rešerše bude východiskem pro následující praktickou část.

Podklady pro praktickou část budou získány pomocí polostrukturovaných a volných rozhovorů s kompetentními pracovníky v oblasti tématu diplomové práce z Ministerstva dopravy ČR, Centra služeb pro silniční dopravu Pardubice a Krajského úřadu Plzeňského

kraje. Odpovědi na otázky z rozhovorů a případné návrhy budou dále komparativní metodou zpracovány a vyhodnoceny.

Dále bude provedeno dotazníkové šetření. Jedná se o kvantitativní metodu pomocí standardizovaného dotazníku. Vytvoření dotazníku bude konzultováno na Katedře humanitních věd, Provozně ekonomické fakulty, České zemědělské univerzity v Praze. Z odborného hlediska budou otázky dotazníku konzultovány s pracovníkem Centra služeb pro silniční dopravu Pardubice, který vyučuje a zkouší zkušební komisaře ze zákona č. 247/2000 Sb. Z hlediska statistických údajů bude dotazník konzultován s pracovníkem Katedry statistiky, Provozně ekonomické fakulty, České zemědělské univerzity v Praze. Dotazník bude obsahovat celkem 19 otázek, z toho bude 18 otázek uzavřených a 1 otázka otevřená. Z uzavřených otázek budou 3 otázky hodnotící známkou 1 až 5 jako ve škole a u 14 otázek budou respondenti vybírat z nabízených odpovědí. U otevřené otázky budou odpovědi vyhodnoceny podle četnosti shodných návrhů. Uzavřené otázky budou povinné a otevřená otázka bude nepovinná.

Dotazník bude mít cílovou skupinu zkušební komisaře. Dotazník bude vytvořen a následně respondenty vyplňován na internetovém portálu „Vyplňto.cz“. Odkaz na adresu dotazníku, kde bude možno dotazník vyplnit, bude rozeslán pomocí elektronické pošty přímo zkušebním komisařům na ORP. Seznam emailových adres bude získán od Asociace zkušebních komisařů. Tím bude zajištěno, aby dotazník byl rozeslán pouze zkušebním komisařům. Dotazník tak budou vyplňovat pouze zkušební komisaři. Zpracováním výsledků dotazníkového šetření portálem „Vyplňto.cz“ bude vyloučena chybovost při vyhodnocování uzavřených otázek. Výsledky budou znázorněny pomocí tabulek a grafů, což výrazně usnadní interpretaci výsledků šetření. V dotazníkovém šetření budou zkušební komisaři identifikováni pouze podle délky činnosti.

3 Teoretická východiska

Teoretická část vychází z primárních zdrojů řešících problematiku výuky, výcviku a zkoušek žadatelů o řidičské oprávnění. Hlavními zdroji jsou směrnice EU, zákony a prováděcí vyhlášky. Dále jsou využity odborné literární prameny zabývající se legislativou dané problematiky. Vytvořená literární rešerše je uzpůsobena pro aplikaci v praktické části.

4 Řidičské oprávnění a řidičský průkaz

Řidičský průkaz je veřejnou listinou dokladující existenci řidičského oprávnění. Jde o „prosté osvědčení“ ve smyslu zákona č. 500/2004 Sb., správní řád. Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu sp. zn. 3 As 41/2009 (Horzinková, Novotný, 2015, s. 376).

4.1 Řízení motorového vozidla

"Řidičské oprávnění opravňuje jeho držitele k řízení motorového vozidla zařazeného do skupiny vozidel, pro kterou mu bylo řidičské oprávnění uděleno." Toto ustanovení bylo implementováno ze směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES ze dne 20. prosince 2006 o řidičských průkazech. Oproti dřívějšímu ustanovení ruší pojem podskupiny, které byly zavedeny od 1. ledna 2001 směrnicí 91/439/EHS (Leitner, Vraná, 2012, s. 263).

Kromě držitele řidičského oprávnění může řídit motorové vozidlo ten, kdo absolvuje výcvik pod dohledem učitele autoškoly a ten kdo skládá zkoušku z odborné způsobilosti, nebo se připravuje na přezkoušení z odborné způsobilosti (Bušta, Kněžínek, Seidl, 2013, s. 13).

Zákon o provozu na pozemních komunikacích uvádí v §1 práva povinnosti účastníka silničního provozu na pozemních komunikacích. Obecně vzato, pokud se nejedná o pozemní komunikaci, tak na takovém místě neplatí pravidla silničního provozu a lze tam řídit motorové vozidlo bez řidičského oprávnění. Nemůže tam dojít k dopravní nehodě ve smyslu zákona a policie tam nemá kompetence nad dodržováním pravidel silničního provozu (Beran, 2014, s. 77).

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES zná pouze řidičský průkaz. V ČR musí být řidiči uděleno řidičské oprávnění, aby mu mohl být vydán řidičský průkaz.

5 Proces získání řidičského oprávnění

„Proces získání řidičského oprávnění je uzavřený proces počínající přijetím do autoškoly, pokračující absolvováním příslušné výuky a výcviku a končící zkouškou z odborné způsobilosti. Oddělit absolvování zkoušky z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel od procesu výuky a výcviku by popíralo smysl zákona č. 247/2000 Sb. Tento zákon totiž zkoušku považuje za završení výuky a výcviku a úspěšné absolvování výuky a výcviku je předpokladem pro předvedení ke zkoušce“ (Rozsudek Krajského soudu v Plzni, 30 A 14/2011 – 42).

Při řízení automobilu je největším rizikovým faktorem člověk. Při stanovení cíle EU, aby bylo do roku 2010 dosaženo snížení úmrtí na silnicích o 50 %, bylo úsilí zaměřeno na zlepšení řidičských schopností (Šucha, Rehnová, Kořán, Černochová, 2013, s. 13).

6 Autoškola

Autoškola učí, aby výukou a výcvikem žadatel získal teoretické znalosti a praktické dovednosti a aby byl schopen:

1. předcházet nebezpečným situacím a přiměřeně reagovat na jejich vznik
2. dokázat rozpoznat závažnost provozního nebezpečí a správně na něj řídit podle předpisů o provozu na pozemních komunikacích
3. reagovat
4. u technických závad rozlišit, které mohou ohrozit bezpečnost
5. reagovat na činitele ovlivňující jednání při řízení a zachovat si dovednosti potřebné pro bezpečné řízení
6. při dopravní nehodě poskytovat zraněným zdravotní pomoc

„*Takto se upravuje cíl, k němuž musí autoškola směřovat výuku a výcvik žadatele o řidičské oprávnění*“ (Bušta, Kněžínek, 2015, s. 22).

Kladení podmínek a okolností, za nichž se naplňuje funkční pojetí práva, se chápe jako míra efektivnosti (Gerloch, 2013, s. 269).

6.1 Podmínky provozování autoškoly

Provozovat autoškolu může právnická nebo fyzická osoba, které bylo vydáno živnostenské oprávnění podle zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon) a které vydal příslušný úřad ORP registraci k provozování autoškoly.

Živnostenské oprávnění může být vydáno držiteli profesního osvědčení a má rok praxe v oboru (Příloha 2 zákona č. 455/1991 Sb.).

Při splnění všech podmínek, má autoškola právní nárok na vydání registraci k provozování autoškoly do šedesáti dnů. Vydání registrace tedy není dáno libovůlí příslušného úřadu obce s rozšířenou působností. Oprávnění k provozování autoškoly může vzniknout také marným uplynutím lhůty podle § 28 až 30 zákona č. 222/2009 Sb., o volném pohybu služeb. Toto bylo implementováno ze směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/123/ES o službách a vnitřním trhu. Cílem směrnice je dosažení svobody, usazování a volného pohybu služeb mezi členskými státy EU (Bušta, Kněžínek, 2015, s. 27).

Autoškola musí mít k dispozici

1. vyučovací prostory
2. učební pomůcky
3. učitele výuky a výcviku pro příslušný rozsah skupin řídičského oprávnění
4. učitele, který bude vyučovat zdravotnickou přípravu
5. výcvikové vozidla pro příslušné skupiny řídičského oprávnění
6. autocvičiště nebo řídičský trenažer

Rozsah povoleného výcviku na řídičském trenažeru je stanoven přílohou 4 zákona č. 247/2000 Sb.

6.1.1 Vyučovací prostory

Výukové prostory jsou upraveny ustanovením § 49 vyhlášky č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby.

6.1.2 Učební pomůcky pro výuku praktické údržby

Výuka praktické údržby se provádí na výcvikovém vozidle nebo na modelech palivové, brzdové, elektrické, chladicí a mazací soustavy. Na modelu zážehového a vznětového

motoru a modelu převodovky se spojkou. Jednotlivé části nákladního automobilu musí být funkční.

6.1.3 Učitel výuky a výcviku

Jednotlivé předměty smí vyučovat pouze ten, kdo je držitelem příslušného osvědčení pro učitele výuky a výcviku (dále jen „profesní osvědčení“). Profesní osvědčení vydává krajský úřad na základě složení zkoušky. Učitel smí provádět výuku a výcvik jen v rozsahu předmětů a skupin řídičského oprávnění, na které mu bylo uděleno oprávnění.

Nelze přehlédnout, že dle ustanovení § 2 a § 13 zákona č. 247/2000 Sb. může poskytovat výuku a výcvik jen provozovatel autoškoly (Bušta, Kněžínek, 2015, s. 27).

Profesní osvědčení učitele autoškoly může krajský úřad vydat tomu kdo:

1. je starší 24 let
2. má středoškolské vzdělání s maturitou, pro učitele výuky údržby vozidla a řízení vozidla postačí ukončené střední vzdělání dopravního nebo strojního oboru.
3. absolvoval základní školení a následně složil zkoušku z předpisů o provozu na pozemních komunikacích, o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti, ovládání a údržby vozidla, zásad bezpečné jízdy a řízení vozidla
4. je držitelem řídičského oprávnění skupin vozidel, pro které provádí výuku
5. nemá uložen zákaz řízení motorových vozidel a ani v posledních třech letech neměl takový zákaz uložen. „*Toto ustanovení se týká zakazu řízení pouze na území ČR*“ (Bušta, Kněžínek, 2015, s. 28). Pro provádění výcviku musí být držitelem řídičského oprávnění nejméně tři skupiny, pro které bude provádět výcvik
6. úspěšně se podrobil dopravně psychologickému vyšetření

Provádět výcvik může učitel, pokud je 3 roky držitelem příslušného řídičského oprávnění (§ 21 zákona č. 247/2000 Sb.).

Před zahájením učitelské činnosti musí nový učitel autoškoly absolvovat zácvik pod vedením učitele, který má stejný nebo vyšší rozsah profesního osvědčení a je držitelem osvědčení nejméně pět let. Zácvik musí trvat min. týdenní pracovní dobu stanovené zvláštním právním předpisem (zákon č. 262/2006 Sb.).

Do 30. června 2006 nebyly právním řádem upraveny delikty učitele autoškoly, kterých se může dopustit při jízdě ve výcvikovém vozidle. Povinnosti učitele byly upraveny ustanovením § 8a zákona č. 342/2006 Sb. (Michálek, 2014, s. 218).

6.1.4 Učitel zdravotnické přípravy

Vyučovat zdravotnickou přípravu a provádět praktický výcvik v poskytování první pomoci může pouze:

1. lékař
2. vyšší zdravotní pracovník v oboru diplomovaná všeobecná sestra, diplomovaná porodní sestra a diplomovaná dětská sestra
3. střední zdravotní pracovník v oboru činnosti zdravotní záchranář, porodní sestra, dětská sestra, všeobecná sestra, sestra pro interní péči a ženská sestra
4. nižší zdravotní pracovníci v oborech činností ošetřovatel, ošetřovatelka, řidič vozidla rychlé zdravotní pomoci a řidič rychlé lékařské pomoci
5. učitel odborných předmětů v oborech ošetřovatelství na středních a vyšších zdravotnických školách
6. ten kdo absolvoval rekvalifikační kurs akreditovaný Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy s názvem "člen první pomoci" v minimální délce 80 vyučovacích hodin
7. instruktoři Českého červeného kříže nebo absolventi zdravotnické přípravy zaměřené na výuku v autoškolách (§ 22 zákona č. 247/2000 Sb.).

6.1.5 Výcvikové vozidla a příslušné skupiny řidičského oprávnění

Výcvikové vozidlo, které je používáno k výuce a výcviku v autoškole k získání řidičského oprávnění, musí technickým stavem a konstrukcí plnit požadavky zákona č. 56/2001 Sb. Musí být vybaveno dvojitým zařízením schváleného provedení a umožňujícím ovládání spojky a provozní brzdy vozidla. U vozidla s automatickou převodovkou postačí dvojitým ovládáním provozní brzdy. Motocykl musí být kromě dvojitého zařízením ovládání spojky a provozní brzdy vybaven schváleným dvojitým řízením nebo elektronickým zařízením, které umožňuje komunikaci učitele s žákem a také ovládání zapalování motocyklu. V autoškole lze použít výcvikové vozidlo konstrukčně přizpůsobené tělesně postižené osobě, které nemusí být výcvikovým vozidlem (§ 9 zákona č. 247/2000 Sb.).

Pokud je pro vozidlo předepsáno vnitřní zrcátko, musí být vybaveno doplňkovým vnitřním zrcátkem. Vozidlo musí být obecním úřadem obce s rozšířenou působností schváleno jako výcvikové vozidlo

S výjimkou motocyklu musí být výcvikové vozidlo při výcviku a při zkoušce řádně označeno.

Pro tělesně postižené lze použít jako výcvikové vozidlo i vozidlo, které nebylo schváleno jako výcvikové vozidlo. V případě použití vozidla konstrukčně přizpůsobeného osobě tělesně postižené u závěrečné zkoušky se zapíše do řidičského průkazu příslušný harmonizační kód (Bušta, Kněžínek, 2015, s. 56).

6.1.6 Druhy výcvikových vozidel pro výuku:

Druhy výcvikových vozidel pro jednotlivé skupiny řidičského oprávnění byly změněny zákonem č. 297/2011 Sb., v souvislosti s implementací směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES o řidičských průkazech. Druhy výcvikových vozidel jsou stanoveny v příloze 2 zákona č. 247/2000 Sb.

„Česká právní úprava je oproti směrnici Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES koncepčně odlišná v tom, že příloha zákona se týká i požadavků na vozidla užívaná při výcviku v autoškole, což je oblast, která právem Evropské unie není regulována“ (Bušta, Kněžínek, 2015, s. 130).

Pro jednotlivé skupiny vozidel jsou předepsány tyto požadavky na vozidla a po získání řidičského oprávnění lze řídit uvedené druhy vozidel:

1. Pro skupinu AM

Moped s objemem spalovacího motoru nepřevyšujícím 50 cm³ a s maximální konstrukční rychlostí 45 km/h. Motocykl s objemem motoru nepřevyšujícím 125 cm³, ale rychlost jízdy při výcviku a při zkoušce praktické jízdy nesmí překročit 45 km/h.

Skupina AM opravňuje k řízení motorových vozidel s konstrukční rychlostí do 45 km/h. Čtyřkolová vozidla s hmotností nepřevyšující 350 kg v nenaloženém stavu nebo dvoukolová a tříkolová vozidla se spalovacím motorem nepřevyšující 50 cm³ nebo s jiným motorem o výkonu do 4 kW.

Zavedení skupiny pro mopedy zvýší bezpečnost silničního provozu. Nejmladší řidiči jsou podle statistik nejčastější oběti dopravních nehod (bod 13 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES).

2. Pro skupinu A1

Motocykl bez postranního vozíku o výkonu maximálně 11 kW, s konstrukční rychlostí min. 90 km/h nebo s poměrem výkonu a hmotnosti nejvýše 0,1 kW/kg. jedná-li se o motocykl s objemem válců nejméně 115 cm³. Motocykl s elektrickým motorem s poměrem výkonu a hmotnosti nejméně 0,08 kW/kg.

Skupina A1 opravňuje k řízení motocyklu nebo motocyklu s postranním vozíkem o výkonu nepřevyšujícím 11 kW a zdvihovým objemem do 125 cm³ a s poměrem výkonu/hmotnosti nepřevyšujícím 0,1 kW/kg. Tříkolová vozidla s výkonem motoru nepřevyšujícím 15 kW.

3. Pro skupinu A2

Motocykl bez postranního vozíku o výkonu nejméně 20 kW, ale nejvýše 35 kW a s poměrem výkonu a hmotnosti maximálně 0,2 kW/kg nebo motocykl se spalovacím motorem, s objemem válců nejméně 395 cm³. U elektrického motoru s poměrem výkonu a hmotnosti nejméně 0,15 kW/kg,

Skupina A2 opravňuje k řízení motocyklu nebo motocyklu s postranním vozíkem o výkonu max. 35 kW a s poměrem výkonu/hmotnosti nepřevyšujícím 0,2 kW/kg. U motocyklu nesmí být snížen výkon více než o polovinu.

4. Pro skupinu A

Motocykl bez postranního vozíku o výkonu nejméně 50 kW a s hmotností v nenaloženém stavu nejméně 175 kg, u spalovacího motoru s objemem válců nejméně 595 cm³ a u elektrického motoru s poměrem výkonu a hmotnosti nejméně 0,25 kW/kg.

Skupina A opravňuje k řízení motocyklu nebo motocyklu s postranním vozíkem nebo tříkolová motorová vozidla.

5. Pro skupinu B1

Motorovým čtyřkolovým vozidlem, jehož konstrukční rychlost je nejméně 60 km/h.

Skupina B1 opravňuje k řízení čtyřkolových motorových vozidel s hmotností v nenaloženém stavu maximálně 400 kg nebo u nákladních vozidel maximálně 550 kg.

6. Pro skupinu B

Čtyřkolovým motorovým vozidlem s konstrukční rychlostí nejméně 100 km/h.

Pro výcvik v rozšířeném rozsahu s jízdní soupravou s přívěsem přesahujícím 750 kg a jízdní souprava přesahující 3 500 kg, ale nepřesahující 4 250 kg

Skupina B opravňuje k řízení motorových vozidel s nejvyšší povolenou hmotností nepřevyšující 3 500 kg, s nejvýše devíti přepravovanými osobami včetně řidiče a kromě motocyklů. Vozidlo může být s přívěsem o celkové hmotnosti do 750 kg nebo těžším, ale celková hmotnost jízdní soupravy nesmí překročit 3 500 kg. V rozšířeném rozsahu opravňuje k řízení s přívěsem převyšující 750 kg, kdy jízdní souprava převyšuje 3 500 kg, ale nepřevyšuje 4 250 kg. Skupina opravňuje také k řízení motocyklu skupiny A1 s automatickou převodovkou. Řidiči starší 21 let mohou řídit tříkolky zařazené do skupiny A.

7. Pro skupinu B+E

Jízdní souprava, jejíž největší povolená hmotnost převyšuje 3 500 kg, tvořenou motorovým vozidlem uvedeným pro skupinu B a přípojným vozidlem o největší povolené hmotnosti nejméně 1 000 kg, jehož konstrukční rychlost je nejméně 100 km/h. Přípojně vozidlo musí být uzavřenou skříňí nebo ložnou plochou s plachtou o šířce a výšce alespoň jako motorové vozidlo. Skříň může být užší, pokud je možný výhled dozadu jen za použití vnějších zpětných zrcátek. Při zkoušce musí být okamžitá hmotnost přípojného vozidla minimálně 800 kg.

Skupina B+E opravňuje k řízení vozidla skupiny B s přívěsem, jehož hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg.

8. Pro skupinu C1

Motorovým vozidlem s největší povolenou hmotností převyšující 5 000 kg s minimální délkou 5 m a s konstrukční rychlostí nejméně 80 km/h. Nástavba musí být uzavřená skříň, které je nejméně široká a vysoká jako kabina. U ložné plochy s plachtou na vestavěné konstrukci, která neumožňuje výhled řidiči za vozidlo jinak než prostřednictvím bočních zpětných zrcátek. Vozidlo musí být vybaveno antiblokovacím brzdovým systémem a záznamovým zařízením.

Skupina C1 opravňuje k řízení vozidel, jejichž hmotnost nepřevyšuje 7 500 kg s nejvýše devíti přepravovanými osobami včetně řidiče. K vozidlu může být připojen přívěs o celkové hmotnosti do 750 kg.

9. Pro skupinu C1+E

Jízdní soupravou tvořenou vozidlem pro skupiny C1 a přípojným vozidlem s největší povolenou hmotností nejméně 1 250 kg a s konstrukční rychlostí je nejméně 80 km/h. Přípojné vozidlo musí být s uzavřenou skříň, která je nejméně široká a vysoká jako motorové vozidlo. U ložné plochy s plachtou na vestavěné konstrukci, která neumožňuje výhled řidiči za vozidlo jinak než prostřednictvím bočních zpětných zrcátek. Délka jízdní soupravy musí být nejméně 8 m. Při zkoušce musí být okamžitá hmotnost přípojného vozidla nejméně 800 kg.

Skupina C1+E opravňuje k řízení jízdní soupravy nepřevyšující hmotnost 12 000 kg. Jízdní souprava může být složena z vozidla skupiny C1 a přívěsu převyšující hmotnost 750 kg nebo z vozidla skupiny B, kde přívěs přesahuje hmotnost 3 500 kg.

10. Pro skupinu C

Motorovým vozidlem s největší povolenou hmotností nejméně 12 000 kg, délce nejméně 8 m, šířce nejméně 2,4 m a konstrukční rychlostí nejméně 80 km/h, převodovkou s ručním řazením převodových stupňů. Nástavba musí být uzavřená skříň, které je nejméně široká a vysoká jako kabina. U ložné plochy s plachtou na vestavěné konstrukci, která neumožňuje výhled řidiči za vozidlo jinak než prostřednictvím bočních zpětných zrcátek. Vozidlo musí být vybaveno antiblokovacím brzdovým systémem a záznamovým zařízením. Při zkoušce musí být okamžitá hmotnost vozidla nejméně 10 000 kg.

Skupina C opravňuje k řízení motorových vozidel s nejvýše devíti přepravovanými osobami včetně řidiče a přívěsem do 750 kg.

11. Pro skupinu C+E

Jízdní soupravou tvořenou vozidlem pro skupiny C a přípojným vozidlem nebo tahačem s návěsem s největší povolenou hmotností jízdní soupravy nejméně 20 000 kg a s konstrukční rychlostí nejméně 80 km/h. Přípojně vozidlo musí být s uzavřenou skříní, která je nejméně široká a vysoká jako motorové vozidlo. U ložné plochy s plachtou na vestavěné konstrukci, která neumožňuje výhled řidiči za vozidlo jinak než prostřednictvím bočních zpětných zrcátek. Délka jízdní soupravy musí být nejméně 14 m a délce přípojněho vozidla nejméně 7,5 m, šířka nejméně 2,4 m. Při zkoušce musí být okamžitá hmotnost přípojněho vozidla nejméně 15 000 kg.

Skupina C+E opravňuje k řízení vozidel skupiny C a přípojněho vozidla převyšující hmotnost 750 kg.

12. Pro skupinu D1

Motorovým vozidlem s největší povolenou hmotností nejméně 4 000 kg, délkou nejméně 5 m a konstrukční rychlostí nejméně 80 km/h. Vozidlo musí být vybaveno antiblokovacím brzdovým systémem a záznamovým zařízením.

Skupina D1 opravňuje k řízení vozidel, jejichž délka nepřevyšuje 8 m a 17 přepravovaných osob včetně řidiče. K vozidlu může být připojen přívěs do 750 kg.

13. Pro skupinu D1+E

Jízdní soupravou tvořenou vozidlem pro skupiny D1 a přípojným vozidlem s největší povolenou hmotností nejméně 1 250 kg a s konstrukční rychlostí nejméně 80 km/h. Přípojně vozidlo musí být s uzavřenou skříní, která je nejméně široká 2 m a výšce nejméně 2 m. U ložné plochy s plachtou musí být vestavěná konstrukce. Při zkoušce musí být okamžitá hmotnost přípojněho vozidla nejméně 800 kg.

Skupina D1+E opravňuje k řízení vozidel skupiny D1 s přívěsem, jehož hmotnost převyšuje 750 kg.

14. Pro skupinu D

Motorovým vozidlem o délce nejméně 10 m a šířce nejméně 2,4 m, konstrukční rychlost musí být nejméně 80 km/h. Vozidlo musí být vybaveno antiblokovacím brzdovým systémem a záznamovým zařízením.

Skupina D opravňuje k řízení vozidel určených pro přepravu osob bez omezení počtu přepravovaných osob. K vozidlu může být připojen přívěs do 750 kg.

15. Pro skupinu D+E

Jízdní soupravou tvořenou vozidlem pro skupiny D a přípojným vozidlem s největší povolenou hmotností nejméně 1 250 kg, šířce nejméně 2,4 m a s konstrukční rychlostí nejméně 80 km/h. Přípojně vozidlo musí být s uzavřenou skříň, která je nejméně široká 2 m a výšce nejméně 2 m. U ložné plochy s plachtou musí být vestavěná konstrukce. Při zkoušce musí být okamžitá hmotnost přípojného vozidla nejméně 800 kg.

Skupina D+E opravňuje k řízení vozidel skupiny D s přívěsem, jehož hmotnost převyšuje 750 kg.

16. Pro skupinu T

Zemědělským nebo lesnickým traktorem, který má nejméně dvě osy, k němuž je připojen přívěs o celkové hmotnosti nejméně 3 500 kg a který musí být naložen nejméně na 50 % užitečné hmotnosti. Při výcviku v řízení vozidel skupiny T je možno provádět polovinu výcviku na autocvičišti bez přípojného vozidla (příloha 2 zákona č. 247/2000 Sb.).

Skupina T opravňuje k řízení traktorů a samojízdných pracovních strojů, které mohou být s přípojným vozidlem (§ 80a zákona č. 361/2000 Sb.).

Výcvikové vozidlo pro použití k výcviku v autoškole schvaluje úřad příslušný pro registraci silničního motorového vozidla.

S výjimkou skupiny T opravňují všechny skupiny k řízení skupiny AM.

Rovnocennosti řídičských oprávnění upravuje § 81 tohoto zákona č. 361/2000 Sb.

6.1.7 Autocvičiště nebo cvičná plocha

Autocvičiště nebo cvičná plocha musí mít povrch z betonu, asfaltu nebo dlažby. Rozměry nejsou pevně stanoveny, ale musí umožňovat nácvik:

1. rozjíždění a zastavení vozidla
2. jízdu vpřed a vzad s prokluzem spojky
3. jízdu v omezeném prostoru
4. jízdu slalomem vpřed a vzad
5. jízdu ve tvaru osmičky
6. couvání do omezeného prostoru
7. parkování podélné, šikmé a kolmé
8. jízdu v rizikových situacích - intenzivní brzdění z rychlosti nejméně 40 km/h, objíždění překážky, náhlou změnu směru jízdy s ovládním dalších prvků vozidla (Příloha 1 zákona č. 247/2000 Sb.).

7 Výuka a výcvik

Autoškola poskytuje žadateli výuky a výcviku k získání řidičského oprávnění.

7.1 Podmínky přijetí k výuce a výcviku

K výuce a výcviku může být do autoškoly přijat ten kdo:

1. podá písemnou žádost. U žadatelů mladších 15 let musí být žádost podepsána zákonným zástupcem a podpis musí být ověřen
2. při dokončení výuky a výcviku dosáhne stanoveného věku a zahájit výuku a výcvik smí max. 18 měsíců před stanoveným věkem
3. je způsobilá k právním úkonům
4. je zdravotně způsobilá k řízení motorových vozidel
5. plní podmínky pro získání příslušné skupiny podle zákona č. 361/2000 Sb.
6. nemá udělen zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel

Žáci škol, kde získání řidičského oprávnění je kvalifikačním předpokladem pro výkon povolání, na které se připravují, mohou započít výuku a výcvik již dva roky před dosažením předepsaného věku. Zkoušku z odborné způsobilosti mohou složit před dovršením věku, ale řidičské oprávnění jim může být uděleno až po dovršení věku. Autoškoly těchto škol mohou sdružovat výuku a výcvik i pro skupiny C nebo C1 (§ 13 zákona č. 247/2000 Sb.).

K bodu 2.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES určuje minimální věkovou hranici pro udělení řidičského průkazu pro jednotlivé skupiny, ale zároveň umožňuje členským státům přijmout u některých skupin věkovou hranici v toleranci.

Tabulka 1 Minimální věk pro získání řidičského průkazu

	ČR	EU	tolerance
AM	15	16	14-18
A1	16	16	16-18
A2	18	18	18
A	24	24	24
B1	17	16	16-18
B, B+E	18	18	17-18
C1, C1+E	18	18	18
C, C+E	21	21	18-21
D1, D1+E	21	21	21
D, D+E	24	24	21-24
T	17	-	-

Zdroj: § 83 zákona č. 361/2000 Sb. a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES – vlastní zpracování

Řidičské oprávnění pro skupinu A lze udělit ve věku 21 let s omezením pro tříkolová vozidla a ve věku 20 let tomu, kdo je držitelem skupiny A2 nejméně 2 roky.

Řidičské oprávnění skupiny C lze udělit ve věku 18 let a skupinu D lze udělit ve věku 21 let s omezením do dosažení stanoveného věku pouze pro řízení vozidel Ministerstva vnitra, vězeňské služby, ozbrojených sil, celních orgánů, obecní policie, hasičského záchranného sboru a pro řízení při zkušební jízdě v rámci opravy a údržby vozidla.

„Ze zákona neplyne, že by úřad byl oprávněn nebo dokonce povinen zkoumat, zda řidičské oprávnění bude sloužit k uvedeným účelům“ (Bušta, Kněžínek, 2013, s. 126).

Řidičské oprávnění skupin C a C+E lze udělit ve věku 18 let a skupiny D a D+E lze udělit ve věku 23 let v rámci vstupního školení nebo jeli profesně způsobilý a absolvoval vstupní školení v rozšířeném rozsahu podle zákona č. 247/2000 Sb. Při absolvování základního rozsahu vstupního školení lze udělit skupinu D a D+E ve věku 23 let (Vogel, 2013, s. 46).

K bodu 5.

Řidičská oprávnění C1, C, D1 a D nelze udělit bez řidičského oprávnění skupiny B. Řidičské oprávnění B+E nelze udělit bez držení skupiny B, stejně tak nelze udělit řidičské oprávnění

C1+E, C+E, D1+E a D+E nelze udělit bez příslušné skupiny (Bušta, Kněžínek, Seidl, 2013, s. 126).

Podmínka držení příslušné skupiny, pro přijetí k výuce a výcviku, může být doložena potvrzením příslušného správního úřadu o držení příslušné skupiny řídičského oprávnění (stanovisko 126/2006-160-LEG/6).

7.2 Druhy výuky a výcviku

Autoškola je oprávněna v rámci rozsahu, který jí byl stanoven v registraci, provozovat tyto druhy výuky a výcviku:

7.2.1 Základní

Základní výuka a výcvik absolvuje žadatel pro skupiny řídičského oprávnění AM, A1, A2, A, B1 a B (§15 zákona č. 247/2000 Sb.).

7.2.2 Sdružená

Sdruženou výukou a výcvikem může absolvovat žadatel pro více skupin řídičského oprávnění současně. Musí současně plnit všechny podmínky zákona 361/2000 Sb. „*Podmínky upravuje zejména § 82 zákona o silničním provozu*“ (Bušta, Kněžínek, 2015, s. 23). Při výuce a výcviku musí žadatel získat stejné znalosti a dovednosti, jako kdyby absolvoval výuku a výcvik samostatně pro jednotlivé skupiny. Výuku žadatel absolvuje v rozsahu pro nejvyšší počet vyučovacích hodin pro skupinu ve sdružené kombinaci. Počet hodin se úměrně zvýší o nezbytně nutné hodiny pro specifickou skupinu. Výcvik musí žadatel absolvovat v rozsahu pro každou skupinu (§ 16 zákona č. 247/2000 Sb.).

7.2.3 Rozšiřující

Rozšiřující výuku a výcvik provádí držitel řídičského oprávnění. Při rozšiřující výuce a výcviku může být výuka sdružená. Rozšiřovat řídičské oprávnění nelze ze skupin AM a T (§ 17 zákona č. 247/2000 Sb.).

7.2.4 Individuální studijní plán

Při individuálním studijním plánu se žadatel samostudiem naučí stanovený rozsah výuky pro teoretickou část. Čtyři vyučovací hodiny lze nahradit jednou konzultační hodinou.

V kurzu může být zařazeno maximálně 5 žáků. Výcvikové hodiny nelze krátit. Individuální studijní plán nelze uplatnit u D1, D, D1+E a D+E (§ 18 zákona č. 247/2000 Sb.).

7.2.5 Doplnovací

Doplnovací výuku a výcvik provádí žadatel, který ukončil výuku a výcvik, ale neuspěl do 6 měsíců od první zkoušky. Po 6 měsících se výuka a výcvik provádí v plném rozsahu. Doplnovací výuka a výcvik se provádí u rozšíření řidičských oprávnění ze skupiny A1 na A2, ze skupiny A2 na A, z řidičského oprávnění omezeného automatickou převodovkou na řidičské oprávnění bez tohoto omezení a u rozšíření řidičského oprávnění u skupiny B pro jízdní soupravu s vozidlem skupiny B a přívěsu o povolené hmotnosti převyšující 750 kg, kde jízdní souprava převyšuje povolenou hmotnost 3 500 kg a nepřevyšuje 4 250 kg (§ 19 zákona č. 247/2000 Sb.).

7.3 Rozsah a obsah výuky

Rozsah výuky je zpracován v přílohách C a D.

Obsah jednotlivých druhů výuky upravuje § 4 vyhlášky č. 167/2002 Sb.

7.3.1 Výuka pravidel silničního provozu

Výuka pravidel silničního provozu obsahuje:

1. předpisy o provozu na pozemních komunikacích dle zákona č. 361/2000 Sb.
2. předpisy o řidičských oprávněních dle zákona č. 361/2000 Sb.
3. potřebné doklady při provozu vozidel dle zákona č. 361/2000 Sb.
4. řešení dopravních situací
5. související předpisy ze zákona č. 168/1999 Sb. v rozsahu potřebném pro příslušnou skupinu řidičského oprávnění
6. trestněprávní a občanskoprávní odpovědnost řidiče.

7.3.2 Výuka ovládání a údržby vozidel

Výuka ovládání a údržby obsahuje:

1. všeobecný popis vozidel
2. základní údaje vozidla

3. popis základních soustav vozidel, charakter, činnost, zásady používání, účel a základní údržbu
4. ovládací ústrojí vozidla, sdělovačů a ovladačů, jejich umístění a označení
5. preventivní údržba vozidla a její vliv na bezpečnost, hospodárnost provozu a ochranu životního prostředí
6. postup při opravě a základní údržbě vozidla
7. nejrozšířenější poruchy a závady vyskytující se na vozidle a postup při jejich zjišťování
8. u tělesně postižené osoby se provádí výuka o vozidle konstrukčně přizpůsobenému zdravotnímu stavu tělesně postižené osoby.

Ustanovení § 31 hovoří o výcviku v praktické údržby vozidla, kterého se nemusí účastnit žadatel, který ukončil odborné vzdělání strojního, dopravního nebo autoopravářského oboru nebo, který ukončil středoškolský nebo vysokoškolský obor zemědělské a lesnické mechanizace. „Podle § 20 odst. 2 zákona č. 247/2000 Sb. se nejedná o výcvik v praktické údržby, ale o výcvik praktické údržby vozidla“ (Bušta, Kněžínek, 2015, s. 38).

7.3.3 Výuka zásad bezpečné jízdy a teorie řízení

Výuka zásad bezpečné jízdy a teorie řízení obsahuje:

1. faktory ovlivňující bezpečnost silničního provozu
2. vliv návykových látek (alkoholu, drog, léčiv) a únavy na jednání řidiče
3. doba jízdy a odpočinku
4. vzájemné vztahy účastníků silničního provozu (dopravní etika)
5. nejzranitelnější skupiny účastníků silničního provozu, jako jsou chodci, děti, osoby těžce zdravotně postižené a cyklisté a specifická rizika plynoucí z nedostatku jejich zkušeností a neočekávaných reakcí
6. technický stav vozidla a jeho vliv na bezpečnost jízdy
7. používání vozidel s vlivem na životní prostředí
8. fyzikální vlivy na jízdu vozidla
9. postupy při rozjíždění, řazení, brždění, zastavování a couvání s vozidlem
10. vlivy přilnavosti pneumatik a závislost adhezních podmínek na brzdnu dráhu a dodržování zásad bezpečné vzdálenosti mezi vozidly
11. zásady jízdy s přívěsem a vlečení vozidel

12. upevnění a přeprava nákladu
13. jízda s vozidlem v různých situacích, různých klimatických podmínkách, při změně počasí, v denní a noční době
14. charakteristiky různých pozemních komunikací
15. doby reakce, rozhodování, vnímání, posuzování a předvídavosti krizových situací, řešení krizových situací
16. příčiny dopravních nehod
17. aktivní a pasivní bezpečnost vozidel ve vztahu k přepravovaným osobám, bezpečnostní pásy a zádržný systém
18. způsob jízdy s vozidlem, které je vybaveno elektronickým řídicím systémem k ovládání vozidla
19. obeznámení s integrovaným záchranným systémem
20. obeznámení se čtením v silniční mapě
21. obeznámení se s úkony při dopravní nehodě vzhledem k bezpečnosti silničního provozu, označení místa dopravní nehody a zásady používání výstražného trojúhelníku a reflexní vesty.

7.3.4 Výuka zdravotnické přípravy:

Výuka zdravotnické přípravy obsahuje:

1. prevence dopravních nehod ze zdravotních příčin
1. obecné zásady konání při dopravních nehodách
2. zásady poskytování první pomoci při různých poraněních
3. situace bezprostředně ohrožující život
4. použití jednotlivého vybavení lékárničky vozidla.

„Osoby oprávněné k vyučování zdravotnické přípravy se nemusí účastnit výuky“ (Bušta, Kněžínek, 2015, s. 38).

8 Praktický výcvik

Praktický výcvik musí navazovat na výuku teorie. „*Jinými slovy z hlediska posloupnosti teoretická výuka musí předcházet výcviku*“ (Bušta, Kněžínek, 2015, s. 33).

Vyučovací hodina trvá 45 minut (§ 27 zákona č. 247/2000 Sb.).

8.1 Praktický výcvik s vozidlem

Praktický výcvik s vozidlem se provádí ve třech etapách:

1. základní úkony před jízdou, kontrola vozidla před jízdou, základní ovládání vozidla brzdami, akcelerátorem, volantem, spojkou a řazením.
2. základní řidičské dovednosti s nízkou hustotou provozu, zvládnutí dalších dovedností v odlišných situacích, ovládání zařízení vozidla.
3. zvládnutí samostatného řízení, řízení v hustém provozu, řízení na různých kategoriích pozemních komunikací, řešení složitých dopravních situací (§ 5 vyhlášky č. 167/2002 Sb.).

8.2 Výcvik praktické údržby vozidla

Výcvik praktické údržby vozidla je zaměřen na:

1. základní údržbu vozidla, čerpání pohonných hmot
2. dodržování bezpečnosti práce při údržbě a opravách vozidla
3. zjišťování poruch a závad na vozidle
4. výměnu kola, žárovek a pojistek
5. připojení tažného lana a tažné tyče
6. používání povinné výbavy vozidla.

Praktická údržba u tělesně postižených osob je přizpůsobena k jejich zdravotnímu postižení. Praktické údržby se nemusí účastnit žadatel, který má ukončené vzdělání strojního, dopravního nebo autoopravářského oboru (Bušta, Kněžínek, 2015, s. 38).

8.3 Praktický výcvik ze zdravotnické přípravy

Praktický výcvik ze zdravotnické přípravy je zaměřen na nácvik:

1. použití prostředků z lékárničky
2. zástavy krvácení
3. poskytování první pomoci při poraněních
4. vyprošťování zraněných osob z vozidla
5. zvládnutí resuscitace.

8.4 Ukončení výuky a výcviku

Výuka výcvik se ukončuje v případě, že žadatel má potřebné znalosti a dovednosti pro vykonání zkoušky, ale za předpokladu absolvování minimálního předepsaného počtu hodin. Žadatel si může dohodnout počet hodin vyšší. Pokud žadatel absolvoval předepsané minimální hodiny výuky a výcviku a nemá potřebné znalosti a dovednosti k zvládnutí zkoušky a přesto trvá na přihlášení ke zkoušce, autoškola na základě písemné žádosti výuku a výcvik ukončí. U žadatele mladšího 18 let musí s ukončením souhlasit jeho zákonný zástupce (§ 30 zákona č. 247/2000 Sb.).

„Není dáno na vůli autoškoly, kdy výuku a výcvik ukončí, a to bez ohledu na rozsah znalostí a dovedností žadatele“ (Bušta, Kněžínek, 2015, s. 37). Podle § 30 zákona č. 247/2000 Sb., lze předčasně ukončit výuku a výcvik. V tomto případě vydá provozovatel autoškoly žadateli potvrzení o absolvování počtu hodin pro jinou autoškolu, kde bude žadatel pokračovat.

9 Evidence výuky a výcviku

Podobu vedení záznamu evidence výuky, výcviku a průkazu žadatele upravuje ustanovení §§ 9 až 12 vyhlášky č. 167/2002 Sb.,

9.1 Evidenční kniha

Všechny žadatele přijaté do výuky a výcviku musí autoškola evidovat v evidenční knize.

Pod evidenčním číslem se u každého žadatele do evidenční knihy zapisuje:

1. jméno, příjmení, titul, datum narození, bydliště
2. druh výuky a výcviku
3. o jaké řidičské oprávnění žádá
4. datum zahájení výuky, výcviku
5. datum ukončení výuky, výcviku.

Evidenční kniha označená razítkem autoškoly a podpisem odpovědného zástupce musí dále obsahovat datum zavedení, pořadová evidenční čísla žadatelů a jednotlivé listy musí být vzestupně číslovány. Evidenční kniha musí být uložena v autoškole ještě pět let po posledním zápisu.

9.2 Třídní kniha

Do třídní knihy autoškola zapisuje každý zahájený kurz výuky a výcviku. U každého kurzu musí být uveden datum zahájení, druh a rozsah výuky a výcviku. Třídní kniha slouží k evidenci účasti žadatelů na vyučovacích hodinách výuky a výcviku a probíraného tématu. V třídní knize se také uvádí případná účast tlumočnicka.

Třídní kniha musí být uložena v autoškole ještě pět let po ukončení kurzu.

9.3 Kniha evidence výcviku

Autoškola vede u každého výcvikového vozidla knihu evidence výcviku. Záznam o provedeném výcviku provádí do knihy učitel výcviku. U každého žadatele se uvádí datum a čas provedeného výcviku a ujeté kilometry.

Kniha evidence výcviku musí být zaevidována a jednotlivé listy vzestupně číslovány. Kniha musí být uložena v autoškole ještě pět let po posledním zápisu.

Evidenční knihu, třídní knihu a knihu evidence výcviku může autoškola vést v elektronické podobě.

9.4 Průkaz žadatele

Každý žák musí mít od autoškoly vydaný průkaz. V průkazu je uvedeno jméno, evidenční číslo, druh výuky a výcviku a podpis žadatele.

Po ukončení každé vyučovací hodiny se do průkazu provádí zápis o datu, čase výcviku stvrzený podpisem učitele výcviku. Do doby ukončení výuky a výcviku má průkaz u sebe žadatel, poté je u autoškoly uložen po dobu pěti let.

9.5 Částečné absolvování výuky a výcviku

V souladu s bodem 7.4 autoškola vystaví žadateli potvrzení o absolvování počtu hodin výuky a výcviku z daného počtu vyučovacích hodin pro příslušnou skupinu řídičského oprávnění, pokud žadatel předčasně ukončí výuku. Potvrzením žadatel doloží u nové autoškoly údaje pro pokračování výuky. Současně s potvrzením autoškola vrátí žádost o přijetí k výuce a výcviku a zdravotní posudek (§ 13a vyhlášky č. 167/2002 Sb.).

10 Zkoušky z odborné způsobilosti

Po ukončení výuky a výcviku žadatel absolvuje zkoušku z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. Autoškola žadatele přihlásí po ukončení výcviku do 15 dnů ke zkoušce u ORP tam, kde má autoškola provozovnu. Obec s rozšířenou působností neprodleně sdělí termín zkoušky, která by měla být do 15 dnů od obdržení žádosti o zkoušku. „Úspěšné složení zkoušky z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel je jedna z podmínek k udělení řidičského oprávnění“ (Bušta, Kněžínek, 2015, s. 39).

Zkoušky z odborné způsobilosti se provádí obvykle v jeden den, nejpozději do sedmi dnů od zahájení. Ke zkoušce žadatele doprovází učitel a zároveň přistaví výcvikové vozidlo autoškoly.

Zkouška z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel se skládá z:

1. pravidel silničního provozu a zdravotnické přípravy
2. ovládání a údržby u skupin C1, C, D1, D, C1+E, C+E, D1+E, D+E
3. praktické jízdy výcvikovým vozidlem.

Zkouška je zahájena testem z pravidel provozu na pozemních komunikacích a zdravotní přípravy. Jestliže žadatel neprospěje z testu, nesmí pokračovat v další zkoušce. Nepokračování v další zkoušce při neúspěšném testu bylo upraveno zákonem č. 48/2016 Sb., který novelizuje zákon č. 247/2000 Sb. s účinností od 20. února 2016. Do této změny v § 39 pokračoval žadatel ve zkoušce praktickou jízdou, i když neznal pravidla silničního provozu. Potřeba této novelizace je uvedena v rozhovoru s Mgr. Karlem Bezděkovským.

Opakovat některou zkoušku, může žadatel nejdříve po pěti pracovních dnech.

Výsledky zkoušek zapisuje zkušební komisař do protokolu o zkouškách a do žádosti o přijetí k výuce a výcviku. Zápis potvrzuje zkušební komisař podpisem a jeho osobním razítkem.

Pokud žadatel neuspěje do šesti měsíců od první zkoušky, musí před další zkouškou absolvovat v plném rozsahu výuku a výcvik.

Žadatel, který absolvoval všechny hodiny výuky a výcviku s tlumočnickem a neovládá dostatečně český jazyk, může skládat zkoušku s tlumočnickem. Účast tlumočnicka u výuky musí být doložena. Náklady na tlumočnicka hradí žadatel (§ 39 zákona č. 247/2000 Sb.).

10.1 Test

Pomocí výpočetní techniky nebo písemným testem se provádí zkouška z pravidel provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy.

Maximální počet možných bodů je 50 a minimální počet pro úspěšné složení zkoušky je 43 bodů (§ 17 vyhlášky č. 167/2002 Sb.).

Na absolvování zkoušky je stanovena doba 30 minut. Žadatel, který doloží lékařské potvrzení, že trpí poruchou dysgrafie nebo dyslexie, má od zkušebního komisaře prodlouženou dobu na test na jednu hodinu (§ 40 zákona č. 247/2000 Sb.).

10.1.1 Testové otázky

Test obsahuje celkem 25 otázek.

10 otázek je z pravidel silničního provozu

4 otázky jsou z oblasti zásad bezpečné jízdy

3 otázky vyobrazují dopravní značky, světelné a akustické signály, výstražná světla, dopravní zařízení a ověřují znalosti jejich významu

3 otázky řeší dopravní situaci (křižovatky)

2 otázky jsou z oblasti podmínek provozu na pozemních komunikacích

2 otázky jsou z oblasti souvisejících předpisů

1 otázka je ze zdravotnické přípravy.

Zkušební otázky z pravidel provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy zveřejňuje Ministerstvo dopravy ČR ve Věstníku dopravy.

Test je sestavován náhodným výběrem jednotlivých otázek (Bušta, Kněžínek, 2015, s. 48).

U otázek je vždy jen jedna odpověď správná. Žadatel vybírá ze třech možných odpovědí nebo z odpovědí ANO nebo NE.

Kromě znalosti pravidel silničního provozu otázky ověřují sledování provozu na různých druzích a kategoriích pozemních komunikacích a chování k ostatním účastníkům silničního provozu. Dodržování bezpečné vzdálenosti za vozidly, řízení vozidla při různých povětrnostních podmínkách, různých denních a nočních časech, v tunelech, různých stavech pozemní komunikace, a těchto vlivů na brzdnu dráhu a řízení vozidla. Pozemní komunikace se podle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, dělí na: dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace. Vliv konstrukce vozidla při různých povětrnostních podmínkách na bezpečnost jízdy. Rozpoznání běžných poruch na vozidle. Otázky dále

ověřují vnímání ostatních rizikových účastníků silničního provozu, jako jsou lidé se sníženou pohyblivostí, děti, chodci a cyklisté. V případě dopravní nehody chování a jednání a poskytování první pomoci. Pravidla provozu ve vztahu k životnímu prostředí, omezení škodlivých emisí a spotřebě pohonných hmot. Zajištění bezpečné přepravy věcí a osob. U přepravovaných osob používání bezpečnostní výbavy, bezpečnostních pásů, opěrek hlavy a zádržných systémů. Povinné doklady při provozu vozidla. Otázky jsou odlišné dle druhů motorových vozidel a jejich specifických vlastností.

Testové otázky pro motocykly jsou mimo pravidel silničního provozu zaměřeny na správné použití ochranné výstroje, zejména ochranné přilby, rukavic a bot. Na jízdní vlastnosti a rizikové faktory motocyklu na kluzkém povrchu pozemní komunikace, jako je vodorovné dopravní značení, kryty kanalizace a tramvajové koleje. Na viditelnost motocyklisty pro ostatní účastníky provozu.

Testové otázky pro skupiny C1, C, D1, D, C1+E, D1+E, C+E a D+E jsou mimo pravidel silničního provozu zaměřeny na přepravu nákladu a cestujících, rozměry a hmotnost vozidla, zásady pro nakládku a upevnění různých druhů nákladu, zásady bezpečné přepravy osob, zásady konstrukce a údržby konstrukčních systémů vozidel, metody ke zjištění poruch vozidla, na dobu řízení, bezpečnostní přestávky a používání záznamového zařízení, chování a jednání a poskytování první pomoci v případě dopravní nehody, povinné doklady pro provoz při vnitrostátní a mezinárodní přepravě nákladu a osob U jízdních souprav na druhy spojovacích zařízení, jejich hlavní části, funkci a údržbu (§ 17 vyhlášky č. 167/2002 Sb.).

Otázky jsou hodnoceny jedním nebo dvěma body a křižovatky jsou hodnoceny čtyřmi body.

10.2 Zkouška z ovládání a údržby vozidla

Zkouška z ovládání a údržby se provádí ústně u výcvikového vozidla nebo u modelu. Nelze provádět zkoušku u obrazu vozidla (§ 41 zákona č. 247/2000 Sb.).

V příloze 6 vyhlášky č. 167/2002 Sb., je uvedeno úplné znění otázek z ovládání a údržby vozidla. Otázek je celkem 45.

Pokud je žadatel sluchově postižený, vykoná zkoušku s tlumočnickem pro neslyšící a hluchoslepé osoby (zákon č. 155/1998 Sb., o znakové řeči).

10.3 Zkouška z praktické jízdy

Žadatel praktickou jízdou prokazuje specifické znalosti a dovednosti pro jednotlivé skupiny vozidel. Zkouška z praktické jízdy se skládá ze dvou částí. Žadatel musí prospět z první části, aby mohl pokračovat v druhé části.

Zkušební komisař pořizuje písemný záznam o zkoušce z praktické jízdy.

10.3.1 První část zkoušky

V první části žadatel prokazuje znalost přípravy vozidla před jízdou. Při jízdě musí předvést rozjíždění a zastavení ve stoupání, couvání a otáčení pomocí couvání, parkování vozidla podélně, šikmo a kolmo. Při rychlosti do 30 km/h mj. provádí zajíždění do zúženého prostoru a vyjíždění z něj.

První část zkoušky musí trvat min. 10 minut.

10.3.2 Druhá část zkoušky

Druhá část zkoušky se provádí v silničním provozu, kde žadatel prokazuje:

1. bezpečné řízení vozidla na různých pozemních komunikacích s různou intenzitou provozu
2. řízení vozidla v provozu, kde jsou vyznačené přechody pro chodce s pohybem chodců a kde je hromadná osobní doprava
3. řízení v místě s dovolenou rychlostí vyšší než 50 km/h a ovládání a vozidla při vyšších rychlostech
4. bezpečné a rychlé rozhodování v dopravní situaci
5. správné řešení vzniklých dopravních řešení
6. řízení vozidla řízené křižovatkou (nemusí se zkoušet, pokud žadatel absolvoval výcvik tam, kde není křižovatka se světelnou signalizací)

Druhá část zkoušky musí trvat min. 20 min u všech skupin motocyklů, u B1, B, B+E a T.

U ostatních skupin musí druhá část trvat min 35 min (§ 42 zákona č. 247/2000 Sb.).

Žadatel je hodnocen stupněm „neprospěl“, pokud během zkoušky:

1. Učitel nebo zkušební komisař musel zasáhnout do ovládacích prvků vozidla.
2. Nebezpečné řízení bezprostředně snižuje bezpečnost osádky, vozidla nebo ostatních účastníků provozu.

Zkoušky se účastní učitel výcviku, zkušební komisař a případně tlumočník a osoba pověřená státním dozorem. U dvoumístných vozidel se účastní se žákem pouze komisař, který přebírá povinnosti učitele.

Pokud žadatel prováděl zkoušku s vozidlem konstrukčně upravené pro tělesně postižené nebo s automatickou převodovkou, musí toto zkušební komisař zaznamenat do podkladů pro omezení řídičského oprávnění (Bušta, Kněžínek, 2015, s. 56).

10.4 Zkoušky u sdružené výuky a výcviku

Při sdružené výuce a výcviku podle bodu 6.2.2 se zkouška z odborné způsobilosti provádí jedním testem pro nejvyšší skupinu. Otázky z ovládání a údržby se počítají pro jednotlivé skupiny. Praktická jízda se provádí se všemi vozidly, pro které byl sdružený výcvik prováděn (§ 44 zákona č. 247/2000 Sb.).

10.5 Opravné zkoušky

„V zemích, kde není příprava v autoškole povinná, nebývá počet opravných zkoušek limitován. V ČR do roku 2000 platilo, že žadatel má k dispozici jeden řádný termín a dva opravné. Od roku 2001 žadatel disponuje jedním řádným termínem a po uplynutí 5 pracovních dnů se může zúčastnit opravné zkoušky a to maximálně do 6 měsíců od zahájení první zkoušky. Pokud se žadateli nepodařilo uspět v této lhůtě, musí se podrobit nové výuce a výcviku v plném rozsahu (§ 45 zákona č. 247/2000 Sb.).

Poznatky z praxe jsou však neúprosné. Žadatelé se v daném případě nepodrobují plné přípravě, absolvují jen část domluvenou s provozovatelem autoškoly. Zbytek přípravy je pouze administrativně vykázán. Dle našeho názoru není tedy třeba striktně stanovit maximální možný počet opravných zkoušek. Postačí, bude-li závěrečná zkouška příslušně zpoplatněna. Současně je však možno uvažovat o možnosti zřízení speciálních zkušebních míst. Speciální zkušební místa by se věnovala práci s jedinci, kteří vykazují velký počet neúspěchů při závěrečných zkouškách. Jejich činnost by byla postavena na spolupráci dopravního psychologa s neúspěšným žadatelem. Lze se domnívat, že problém bude především v osobnostní struktuře žadatele (inteligence, EQ, osobnostní vyzrálост atp.)“ (Budský, 2011, TANGO, s. 111).

10.6 Správní poplatky

Za zkoušku z odborné způsobilosti je žadatel povinen zaplatit 700 Kč. Za každou opakovanou zkoušku testem je povinen zaplatit 100 Kč, za opakování ovládání a údržby je povinen zaplatit 200 Kč a za zkoušku z praktické jízdy je povinen zaplatit 400 Kč (§ 39a zákona č. 247/2000 Sb.).

11 Řidičský průkaz na zkoušku

Z údajů Policie České republiky a BESIPu patří mladí řidiči ve věku 15 – 25 let mezi nejrizikovější skupinu účastníků silničního provozu. V Evropě z usmrcených osob ve věku do 24 let tvoří 44 % usmrcených osob při dopravních nehodách osobním automobilem a 7 % při dopravní nehodě na motocyklu. Ve státech OECD (Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj) je u osob ve věku 15 – 19 let nejčastějším zraněním dopravní nehoda a ve věku 20 – 24 let je dopravní nehoda druhou nejčastější příčinou úmrtí. Riziko vážné dopravní nehody u mladých řidičů se exponenciálně zvyšuje s počtem spolujezdců, kteří jsou vrstevníky řidiče. U mladých řidičů jsou vážné dopravní nehody v noci 4x čtenější než ve dne.

Z těchto důvodů řada evropských států zavedla institut tzv. řidičský průkaz na zkoušku. S různými podmínkami mají noví řidiči řidičský průkaz na zkoušku v těchto státech: Dánsku, Estonsku, Finsku, Francii, Lotyšsku, Lucembursku, Maďarsku, Německu, Norsku, Portugalsku, Rakousku, Severním Irsku, Slovinsku, Španělsku, Švédsku a Velké Británii. Pokud nový řidič skupin A nebo B v průběhu zkušebního období způsobí porušení platné legislativy, nepůjde o neznalost pravidel silničního provozu, ale zpravidla o osobnostní problém. Obvykle půjde o osoby schopné absolvovat předepsaný výcvik, výuku a závěrečné zkoušky za přítomnosti učitele nebo zkušební komisaře a za jejich přítomnosti se držet tzv. na uzdě. Tyto řidiči poté páchají delikty, které jsou definovány jako neslučitelné s kariérou řidiče (Budský, 2011, SWING 1. díl, s. 43).

Některé státy, jako např. Dánsko podmiňuje ponechání řidičského průkazu po bezproblémovém uplynutí tříleté zkušební doby složením nové zkoušky (Budský, 2011, SWING 2. díl, s. 113).

12 Praktická část

Praktická část je zaměřena na zjištění legislativních nedostatků v oblasti tématu diplomové práce. Legislativní nedostatky jsou zjišťovány pomocí polostrukturovaných rozhovorů s kompetentními osobami a pomocí dotazníku, který je vyplněn zkušebními komisari. Na základě zjištěných výsledků jsou v závěru navržena opatření, která povedou ke zvýšení odborné způsobilosti nových řidičů.

12.1 Rozhovor s Ing. Pavlem Nahodilem

Ing. Pavel Nahodil do roku 2003 pracoval jako vedoucí Centra služeb pro silniční dopravu v Pardubicích. Poté odešel pracovat na ministerstvo dopravy na Odbor agend řidičů – O 160. Do srpna 2015 byl ředitelem tohoto odboru. Často se účastnil v Bruselu jednání Evropské unie o řidičských průkazech. Od září 2015 byl vedoucím Oddělení kvalifikace řidičů – O 161.

První volný rozhovor se uskutečnil 22. července 2015. Pan Nahodil podal vysvětlení s legislativním rámcem, který se nějakým způsobem zabývá danou problematikou.

Přiblížil záměr ministerstva dopravy a poskytl v elektronické podobě „Návrh věcného záměru zákona o odborné a profesní způsobilosti k řízení motorových vozidel“ (dále jen „Návrh ministerstva“). Jedná se o podklad, kterým by se měl změnit zákon č. 247/2000 Sb. Návrh ministerstva obsahuje několik příloh, jako např. zhodnocení současného stavu dané problematiky, možné formy zkušebních organizací, ekonomické výpočty navrhovaných změn a odůvodnění návrhu.

Návrh ministerstva byl při rozhovoru konzultován a Ing. Pavel Nahodil upozornil na nejdůležitější body.

Z veškerých změn, které návrh obsahuje, se zatím podařilo ministerstvu prosadit pouze dvě zásadnější změny. Od listopadu 2015 byl změněn průběh zkoušky praktické jízdy na motocyklu a od 20. února 2016 žadatel nepokračuje ve zkoušce, pokud neprospěl z testu. Návrh ministerstva se ve velké míře zabývá zkušebními organizacemi. Jsou navrhovány tyto varianty:

1. Organizace zřízená ministerstvem dopravy
2. Státní podnik
3. Akciová společnost s majoritní účastí státu

4. Partnerství veřejného a soukromého sektoru

5. Soukromý subjekt

U všech variant jsou hodnocena pozitiva i negativa a porovnány se současným stavem. Varianty předpokládají počet zkušebních organizací cca 40 až jedna v okrese.

Dalším návrhem změny je řidičský průkaz na zkoušku u nových řidičů. To znamená u řidičů, kteří získali poprvé řidičský průkaz na motocykly a osobní automobil. Prvožadatelé o řidičský průkaz pro skupiny A a B bude po absolvování výuky, výcviku a úspěšném složení zkoušky vydán na zkoušku standardní řidičský průkaz. Zkušební doba je navržena na dva roky. Změnou sankčních ustanovení za páčání hrubých přestupků proti bezpečnosti silničního provozu by byl uplatněn okamžitý zákaz řízení na dobu min. 3 měsíce.

S panem Nahodilem byl proveden ještě jeden rozhovor dne 3. srpna 2016. Na jedinou otázku: Budou realizována zkušební centra?

Odpověděl: „Myslím si, že zkušební centra zatím v brzké době realizována nebudou“.

Pan Nahodil ještě poskytl výklad k poskytnutým podkladům o jednotlivých členských státech EU z hlediska podmínek získání řidičského průkazu.

12.2 Evropská unie

Nejpozději 19. ledna 2013 museli všechny státy EU přijmout směrnici Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES. Tato směrnice určuje minimální normy a požadavky na odbornou přípravu pro zkušební komisaře s cílem zlepšit jejich dovednosti a znalosti. Zajištěním objektivního hodnocení žadatelů o řidičské oprávnění má být dosaženo větší harmonizace řidičských zkoušek. Požadavky jsou stanovené v příloze IV. této směrnice. Na zkušební komisaře, kteří vykonávali funkci před 19. lednem 2013, se vztahují pouze opatření v oblasti zabezpečení kvality činnosti a pravidelného školení.

Dále jsou uvedeny podmínky výuky, výcviku, zkoušek řidičů, učitelů, zkušebních komisařů atd. členských států EU před 19. lednem 2013. U neprofesionálních učitelů (dále jen „neučitel“), učitelů a zkušebních komisařů není uváděna podmínka zdravotní způsobilosti, ta vyplývá již z podmínky držení řidičského průkazu. Není uváděna ani podmínky psychologického vyšetření. Většina podmínek se nemusela měnit, protože je směrnice 2006/126/ES neupravuje. Převážná většina dat byla získána z díla: „*Evropská unie a bezpečnost silničního provozu*“, které vypracoval kolektiv autorů v čele s Romanem Budským pod záštitou Ministerstva dopravy ČR a současně byly konzultovány

s Ing. Pavlem Nahodilem. Jedná se o zajímavé srovnání podmínek pro získání řidičského průkazu.

12.2.1 Belgie

1. Výuka a výcvik v autoškole v délce min. 3 a max. 12 měsíců. Pro skupinu C+E pouze profesionální autoškola v délce 2 roky.

2. Výuka a výcvik bez autoškoly pod dohledem neučitele. Žadatel musí nejdříve úspěšně dokončit teoretickou zkoušku. Doba výcviku min. 3 měsíce za účasti jednoho nebo dvou učitelů.

Zkoušky provádí zkušební centra, je jich 32. Zkouška u skupin B trvá 55 minut. Řidičský učitel musí být starší 24 let a u skupiny D 27 let, musí být držitelem příslušné skupiny a musí být držitelem povolení, které se vydává na dobu 6 let. Zkušební komisaři jsou vybíráni na základě veřejné soutěže. Musí být starší 25 let, držiteli skupiny B alespoň 7 let, musí mít ukončené středoškolské vzdělání, musí jim být vydáno potvrzení o dobrém chování a nesměl jim být nikdy udělen zákaz řízení.

Řidičský průkaz na zkoušku není. Školu smyku provádí soukromé firmy pouze na dobrovolné bázi.

12.2.2 Dánsko

Příprava pouze v autoškole.

Učitel autoškoly musí být starší 21 let a mít min 3 roky praxe řízení. Učitel musí absolvovat přípravu v délce 6 měsíců. Učitelé nemají povinnost účastnit se pravidelných školení. Nejsou prováděny kontroly nad činností autoškol a učitelů.

Zkušební komisaři jsou zaměstnanci policie nebo jako zaměstnanci stanice technické kontroly. Na post zkušebního komisaře je prováděno výběrové řízení. Musí projít základní přípravou v délce 8 týdnů. Komisaři současně vykonávají běžnou policejní práci. Zkoušky se provádí na policii nebo ve stanici technické kontroly. Zkušebních míst je celkem 80.

Řidičský průkaz na zkoušku není.

12.2.3 Estonsko

1. výuka a výcvik v autoškole

2. kombinace autoškoly a výcviku pod dohledem neučitele u skupin A a B

Výcvik musí probíhat pouze s jedním stálým učitelem. Ten musí být držitelem skupiny B min. 3 roky, musí projít zvláštní teoretickou a praktickou zkouškou a musí mu být vydáno zvláštní oprávnění k výcviku konkrétního žadatele. Platnost oprávnění je jeden až dva roky a vydává ho autoškola.

Výuka a výcvik je završena zkouškou, kterou provádí autoškola. Bez této úspěšné zkoušky nemůže žadatel vykonat řádnou závěrečnou zkoušku.

Zkoušku provádí státní zkušební centra.

Učitel autoškoly musí být starší 21 let, musí mít řidičskou praxi min. 3 roky, v posledních třech letech neměl zákaz řízení a v posledních pěti letech neměl zákaz řízení z důvodu řízení pod vlivem alkoholu. Minimální úroveň dosaženého vzdělání není stanovena.

Zkušební komisaři musí mít praxi jako učitelé autoškoly nebo mít vysokoškolské vzdělání. Musí mít řidičskou praxi 8 až 10 let a před výkonem činnosti se musí podrobit přípravě. Jsou zaměstnanci zkušebních organizací.

Řidičský průkaz na zkoušku platí omezení dva roky pro skupiny A, B1, B a C1 jízdy bez přívěsu a jízdy max. rychlost jízdy 70 km/h, nulová hladina alkoholu v krvi. V průběhu těchto dvou let musí nový řidič podstoupit kurz noční jízdy a školu smyku. Zkušební doba může být prodloužena za přestupky nebo neabsolvování školy smyku. V této době musí mít speciálně označené vozidlo.

12.2.4 Finsko

1. Výuka a výcvik v autoškole

2. Výuka a výcvik s učitelem

Učitel musí být držitelem řidičského průkazu min. 3 roky a starší 21 let. Musí být držitelem speciálního povolení, které mu vydá policie na základě úspěšného složení speciálního testu. Vozidlo musí být vybaveno přídatným brzdovým pedálem pro učitele. Výuka trvá průměrně 20 hodin a výcvik 30 hodin.

Učitel autoškoly musí být starší 21 let, nesmí mít zákaz řízení v posledních třech letech a v posledních pěti letech z důvodu řízení pod vlivem alkoholu. Učitel se připravuje ve specializované organizaci přibližně 1,5 roku. Činnost autoškol je kontrolována alespoň jedenkrát za pět let.

Zkušební komisař může být ve věku 22 až 65 let, musí být držitelem skupiny B, je připravován speciálně určenými učiteli po dobu 2 týdnů, musí složit speciální test,

dále musí být držitelem učitelského oprávnění s min. praxí jeden rok. Komisaři jsou vybíráni formou pohovoru. Kromě zkoušek dohlíží komisaři na výuku žadatelů.

Zkoušky jsou prováděny v 67 zkušebních místech.

Řidičský průkaz na zkoušku je pro skupiny B a C na 2 roky. Ve zkušební době nesmí řidič spáchat 2 přestupky v prvním roce a 3 přestupky celkem. Po půlroce musí řidič absolvovat v autoškole školu smyků a kurz noční jízdy a pouze dobrovolně kurz ekonomické jízdy. Zkušební doba může být policií prodloužena o další dva roky v případě neabsolvování nástavbového kurzu. Nástavbový kurz zahrnuje 4 hodiny teorie a 8 hodin praktické jízdy v noci a školy smyku.

12.2.5 Francie

1. výuka a výcvik v autoškole

2. výuka a výcvik v autoškole a doplněné o praktický trénink s neučitelem pouze u skupiny B.

Při 1. variantě není povinná výuka a minimální počet jízd je 20 hodin.

Při 2. variantě složí žadatel po 20 hodinách praktického výcviku zkoušku a obdrží certifikát. Poté může s neučitelem trénovat min. 1 a max. 3 roky. Žadatel má speciální pojištění. Musí najezdit min. 3 000 km a platí pro něj rychlostní omezení. Musí proběhnout min. 2 setkání s autoškolou z důvodu prověření pokroku zvýšení znalostí. Neučitelé musí být min. 28 let, musí být držitelem skupiny B min. 3 roky. Vozidlo musí být vybaveno dvěma zpětnými zrcátky a označeno písmeny A nebo AC.

Učitel autoškoly musí být starší 18 let, musí získat min. nižší středoškolské vzdělání. Dříve než začne vyučovat, musí absolvovat 600 hod specializované přípravy. Činnost autoškol je kontrolována státem min. jedenkrát za pět let.

Zkušební komisaři jsou vybíráni formou veřejné soutěže. Jejich věk musí být 21 – 45 let. Musí být alespoň vyučeni a držiteli skupiny B min. 3 roky. Po přípravě mohou zkoušet všechny skupiny. Komisař dále provádí kontroly autoškol, zkouší učitele autoškoly, je členem komisí pro udělování profesního osvědčení a komise pro odnímání řidičských průkazů.

Zkoušky se provádí ve speciálních státních zkušebních místech, kterých je 476 pro skupinu B a 215 pro ostatní skupiny.

Řidičský průkaz na zkoušku je pro všechny skupiny na 2 roky. V této době musí řidič dodržovat snížené rychlostní limity.

12.2.6 Kypr

1. Výuka a výcvik v autoškole
2. Výuka a výcvik pod dohledem neučitele

V obou variantách není stanoven žádný počet vyučovacích hodin, ale žadatel musí před výukou zvládnout teoretickou zkoušku.

Neučitel musí být starší 24 let a vlastnit řidičský průkaz min. 3 roky. V obou způsobech výcviku musí být vozidlo označeno bílou tabulkou s červeným písmenem L. vozidlo s neučitelem nemusí být vybaveno druhým ovládním.

Kypr chce současný systém přípravy změnit na kombinovaný s povinnou přípravou doplněnou o výuku s neučitelem. Na Kypru je vysoká nehodovost mladých řidičů.

Zkušební komisaři musí mít min. středoškolské vzdělání, jsou zaměstnanci zkušebních center, které spadají pod ministerstvo. Zkušebních center je pouze 6 v celé zemi.

12.2.7 Litva

V Litvě musí žadatel absolvovat autoškolu, kterých je cca 360.

Učitel autoškoly musí mít min. bakalářské vzdělání se zaměřením na dopravu. Dále musí absolvovat přípravu v délce 200 hodin se zaměřením na pedagogiku. S jiným než dopravním vysokoškolským vzděláním může vykonávat pouze instruktora a smí vyučovat pouze pravidla silničního provozu. Učitel i instruktor musí vlastnit všechny skupiny A – D+E. Výcvik i zkoušky jezdí žák na motocyklu sám.

Výuka výcvik se provádí současně. Po ukončení obdrží žadatel potvrzení a může se přihlásit ve zkušebním centru ke zkoušce. Zdravotnická příprava spadá pod ministerstvo zdravotnictví a žadatel před zahájením výuky dokládá absolvování zdravotnického kurzu.

Zkušební centra spadají pod ministerstvo vnitra. Je jich 10 a několik detašovaných pracovišť. Od roku 2007 centra také registrují vozidla a řidičské průkazy. Zkoušky se provádí s vozidly zkušebních center. Vozidla jsou různých značek. Zkoušku provádí pouze komisař a žadatel. Počet zkoušek není omezen, jsou ale zpoplatněny. Z důvodu objektivit bude zaveden kamerový systém ve vozidlech.

Jednotlivé autoškoly jsou hodnoceny a při neuspokojivých výsledcích jim může být odebrána registrace.

Zkušební komisař musí mít věk 21 – 60 let, musel být zaměstnancem armády nebo policie alespoň jeden rok. Musí vlastnit skupinu, pro kterou bude provádět zkoušky. Příprava komisaře trvá přibližně 200 hodin před začátkem činnosti a doškolování jedenkrát za 5 let 20 dní.

12.2.8 Lotyšsko

1. výuka a výcvik v autoškole.

2. výuka a výcvik s neučitelem pro motocykly skupinu B1.

Pro obě varianty je stanoven minimální počet vyučovacích hodin (např. skupinu B = 54 hodin teorie a 12 hod jízd).

Při přípravě s neučitelem musí být žadatel starší 16 let a musí mít povolení od Ředitelství silnic a bezpečnosti provozu. Vozidlo s neučitelem musí být označeno písmenem M.

Učitel i neučitel vyplňují žadateli hodnotící formulář, který musí doložit ke zkoušce.

Učitel i neučitel musí být držitelem řidičského průkazu příslušné skupiny 3 roky.

Žák při přípravě s neučitelem může řídit s max. 0,5 promile alkoholu v krvi.

Učitel musí absolvovat přípravu v délce 154 hodin. Autoškoly jsou kontrolovány přibližně jedenkrát za rok.

Zkušební komisař je zaměstnancem zkušebních center, musí být starší 21 let a musí mít vysokoškolské vzdělání strojírenského zaměření. Výběr se provádí pohovorem.

Komisař musí absolvovat kurz v délce 3 týdny. Zkušebních center je 9.

Řidičský průkaz na zkoušku je na dva roky. Nový řidič nesmí jet rychleji než 80 km/h, omezení po dvou letech pozbývá automaticky platnosti.

12.2.9 Lucembursko

1. výuka a výcvik v autoškole.

2. výuka a výcvik v autoškole a pro skupinu B možnost rozšířeného výcviku s neučitelem.

V obou případech se musí žadatel podrobit výuce v délce 12 hodin a výcviku v délce 16 hodin. Při rozšířeném výcviku s neučitelem odjezdí prvních 12 a poslední 4 hodiny v autoškole. Žadateli pod dohledem neučitele musí být min. 17 let a musí nejdříve složit zkoušku z teorie. Neučitel musí být blízký příbuzný, starší 24 let, musí vlastnit řidičský průkaz B min. 6 let, musí mu být vydáno speciální povolení a nesmí být řešen za žádný přestupek. Během výcviku s neučitelem platí nižší rychlostní omezení a zákaz jízdy od 23:00 do 6:00 hod. Vozidlo musí být označeno bílou tabulkou s červeným písmenem L.

V Lucembursku je výcvik s neučitelem možný od roku 1994 a absolvuje ho cca 20 % žadatelů.

Učitel musí být starší 20 let a připravuje se cca 3 roky. Autoškoly jsou kontrolovány přibližně jedenkrát za pět let.

Zkušební komisaři musí mít věk 25 – 35 let, vysokoškolské vzdělání technického směru a držet řidičského průkazu skupiny B. Kromě zkoušek provádí i kontrolu autoškol. Komisaři jsou zaměstnanci zkušebních center, kterých je 5 hlavních a 8 pomocných.

Řidičský průkaz na zkoušku je pro skupiny A a B. Nový řidič musí po 6 – 24 měsících absolvovat jednodenní školení ve specializovaném zařízení. Školení zahrnuje mj. školu smyků. Zkušební období může být úřadem z dvou let prodlouženo. Ve zkušebním období musí být vozidlo označeno písmenem L bílé barvy na modrém podkladu. O vydání řidičského průkazu bez omezení musí řidič požádat a doložit absolvování jednodenního kurzu.

12.2.10 Maďarsko

Výuka a výcvik se provádí v autoškole je jich přibližně 1 000, učitelů je cca 5 500. Jsou stanoveny minimální počty hodin přípravy, např. pro B je stanoveno min. 16 hodin teorie, ale výuka trvá průměrně 30 hod. a výcvik průměrně 35 hod. Vozidlo autoškoly musí být označeno písmenem T.

Učitel musí být starší 22 let a vlastnit řidičský průkaz příslušné skupiny min. 2 roky. Příprava učitele trvá 3 – 4 měsíce, legislativně upravena není, pouze ji stanoví ministerstvo dopravy a probíhá u jednoho ze sedmi svazů autoškol. Každý učitel je povinen se každoročně zúčastnit třídního školení. Budoucí majitelé autoškol musí absolvovat speciální školení zaměřené na manažerskou a ekonomickou problematiku v délce 3 – 4 měsíce. Speciální školení probíhá v Budapešti a koná se 2 – 3 dny v týdnu.

Zkušební komisař musí být starší 26 let, musí mít řidičský průkaz skupin A1, B a C min. 5 let a musí mít maturitu. Zkoušet mohou i skupiny D+E. Komisaři jsou zaměstnanci Generálního dopravního inspektorátu. Základní kurz trvá 6 týdnů a každý rok musí absolvovat 2 dny školení. Komisař provádí cca 8 – 9 zkoušek denně a nevykonává nic jiného. Zkušebních center je 28.

Zkouška je rozdělena na více částí. Nejdříve musí žadatel složit teoretickou zkoušku, až poté může absolvovat praktický výcvik, po kterém skládá zkoušku z ovládní vozidla

na autocvičišti. Po úspěšné zkoušce následuje výcvik v provozu a po ukončení následuje zkouška jízdy v provozu. Na zkoušku je jeden řádný a tři opravné termíny a zkouška musí být ukončena do dvou let. Na motocyklu žadatel provádí výcvik pouze sám za doprovodu učitele ve vozidle.

Řidičský průkaz na zkoušku je na dobu dvou let a platí omezení přepravy osob na motocyklu a u skupin B1, B, C1, C, D1 a D omezení bez přívěsu. Při spáchání přestupku může být lhůta prodloužena dvakrát o jeden rok. Při třetím přestupku je řidičský průkaz odebrán a řidič musí znova do autoškoly.

12.2.11 Malta

Výuka a výcvik v autošcole není povinný. Žadatel musí doložit, s kým bude provádět přípravu a musí získat povolení a pojištění, které musí mít při jízdě u sebe. Povolení je na 6 měsíců, ale může být prodlouženo. Pojištění je na rizika výcviku a zkoušek. Na řidiče jsou kladeny náročné zdravotní požadavky i v souvislosti užívání alkoholu a drog.

Vozidlo s neučitelem musí být označeno červeným písmenem v bílém poli. Neučitel musí být starší 25 let a vlastnit řidičský průkaz příslušné skupiny min. 5 let.

Při rozšíření na skupiny C1, C, D1, D, C1+E, C+E, D1+E, D+E a pro řízení TAXI musí žadatel vlastnit skupinu B min. 1 rok. Mopedy je možno řídit od 16 let a skupinu A od 21 let a musí vlastnit skupinu A1 min. 2 roky.

Zkouška se koná ve zkušebních organizacích, je jenom jedna. Test může být opakován po 3 pracovních dnech. K praktické zkoušce se žadatel může přihlásit až po absolvování teoretické zkoušky. Praktická zkouška se skládá z jízdy a otázek přímo souvisejících s bezpečností silničního provozu. Zkouška pro nákladní automobily, autobusy a traktory se konají zpravidla v sobotu.

Řidičská průkaz na zkoušku je zaveden od začátku roku 2004. Zkušební doba je tříletá a pouze u prvního získání řidičského průkazu. V případě získání 12 bodů ve zkušební době, odejme soud řidičský průkaz na 3 měsíce.

12.2.12 Německo

Výuka a výcvik pouze v autošcole.

Jsou určeny min. hodiny přípravy, hodina je 45 minut. Např. pro skupinu B je 28 hodin teorie a 12 hodin jízdy. Z toho jsou povinné 3 hodiny jízdy v noci a 4 hodiny jízdy po dálnici.

V praxi žadatel ale absolvuje průměrně 24 hodin teorie a 30 hodin jízd. Skupina B může být udělena v 17 letech s tím, že do 18 let může řídit pouze pod dohledem rodinného příslušníka. Učitel autoškoly musí být starší 22 let a mít tříletou praxi řízení. Příprava učitele trvá 10 až 24 měsíců. Autoškoly jsou kontrolovány přibližně jedenkrát za 2 roky.

Zkušební komisař je zaměstnancem organizace DEKRA nebo TÜV. Komisař musí být držitelem všech skupin, včetně D, pro kterou jsou zvláštní požadavky. Musí mít vysokoškolské vzdělání magisterského stupně technického směru. Je zvažováno ustoupení od této podmínky.

Zkoušky se provádí ve zkušební organizaci, nejdříve teoretická část, poté první část praktické zkoušky na cvičišti a druhá část v běžném provozu. Komisař vede záznam o zkoušce. Na zkoušku je jeden řádný a dva opravné termíny, ke čtvrtému může jít po 5 měsících a má opět tři termíny.

Řidičský průkaz na zkoušku je pouze pro první získání řidičského průkazu na dobu dvou let.

12.2.13 Nizozemsko

Výuka a výcvik pouze v autoškole.

Není stanoven minimální počet hodin přípravy. Průměrný počet hodin výcviku u skupiny B je 35 hod. Teoretická výuka není povinná, žadatel se může připravit sám.

Učitel autoškoly musí být starší 18 let, musí mít min. nižší středoškolské vzdělání. Učitel se musí pravidelně zdokonalovat školením. Kvalita výuky autoškol není kontrolována.

Zkušební komisař je zaměstnancem zkušební organizace. Musí být starší 28 let, musí mít maturitu, oprávnění skupiny B min. 10 let. Komisař je připravován na zkoušení skupiny B, po ukončení může být připravován na další skupiny. Základní kurz trvá 6 měsíců a každý rok absolvuje dvoutýdenní zdokonalovací kurz. Je 32 míst pro teoretickou zkoušku a 55 pro praktickou zkoušku.

Řidičský průkaz na zkoušku není.

12.2.14 Norsko

1. výuka a výcvik v autoškole.

2. kombinace výuky a výcviku v autoškole a příprava neučitelem.

V autoškole jsou stanoveny min. hodiny přípravy, např. pro skupinu B je to 1,5 hod. teorie a 8 hod. jízd. Takový počet hodin musí absolvovat v autoškole při kombinované přípravě

pro všechny skupiny. Od července 2005 zavedena příprava pro skupinu B v souladu s evropským projektem GDE-matrix.

Neučitel musí být starší 25 let a vlastnit skupinu B min. 5 let. Vozidlo s neučitelem musí být označeno písmenem L a nemusí být vybaveno druhým ovládním.

Učitel autoškoly musí mít věk min. 21 let, středoškolské vzdělání, tříletou řidičskou praxi. Příprava učitele trvá dva roky na určené univerzitě. Činnost autoškol je kontrolována přibližně jedenkrát za dva roky.

Zkušební komisař je zaměstnancem organizace Správy Norských veřejných silnic, musí být ve věku 21 - 70 let, mít maturitu, skupinu B po dobu min. 3 roky. Musí absolvovat roční přípravu v dopravní škole. Komisař se musí pravidelně vzdělávat. Zkušebních míst je 80.

Řidičský průkaz na zkoušku je zaveden pro nové řidiče osobních automobilů na dva roky. Pokud ve zkušební době spáchá závažný přestupek, řidičský průkaz je mu odebrán a musí se opětovně podrobit výuce, výcviku a zkouškám a následuje nová dvouletá zkušební doba. Pro řidiče jsou povinné zdokonalovací kurzy, např. noční jízdy a školy smyků.

12.2.15 Polsko

Výuka a výcvik pouze v autoškole.

Učitel musí mít tříletou řidičskou praxi, středoškolské vzdělání s maturitou. Musí se podrobit přípravě v délce 4 měsíce a na závěr složit státní zkoušku.

Zkušební komisař je zaměstnancem vojvodství, musí být držitelem řidičského průkazu skupiny B min. 6 let a všech skupin, které bude zkoušet. Závěrečnou zkoušku komisaře provádí ministerstvo dopravy, pro traktory a tramvaje zkouší komisaře místní úřady státní správy. Komisaři jsou pravidelně doškoloováni ve zkušebních centrech.

12.2.16 Portugalsko

Výuka a výcvik pouze v autoškole.

Je předepsaný min. počet hodin přípravy, např. skupina B je 30 hod. teorie a 30 hod. jízdy.

Učitel autoškoly musí být starší 20let, mít maturitu. Příprava trvá 280 hod.

Zkušební komisař je zaměstnancem organizace ANIECA, musí být starší 20 let, musí mít maturitu. Musí být držitelem všech skupin min. 2 roky. Základní příprava trvá 6 týdnů. Poté nemusí absolvovat žádné doškoloování. Komisař kromě zkoušek nevykonává jinou činnost.

Zkušebních míst je 37.

Řidičský průkaz na zkoušku je pouze u nových řidičů na dobu dvou let. Pokud řidič spáchá závažný přestupek, je mu řidičský průkaz odebrán a musí ho znova získat výukou, výcvikem a zkouškou. Následuje opět dvouletá zkušební doba.

12.2.17 Rakousko

1. výuka a výcvik v autoškole

2. výuka a výcvik v autoškole a navazující výcvik s učitelem, pro všechny skupiny kromě A. Pro skupinu B platí specifické podmínky. Podle způsobu přípravy je i rozdílný věk žadatele, kdy může zahájit výuku. Jsou předepsány min. hodiny přípravy. Pokud absolvuje přípravu pouze v autoškole, musí absolvovat 40 hod. teorie 20 hod. jízdy. Vozidlo s učitelem musí být označeno a má omezené rychlostní limity.

Učitel musí vlastnit příslušný řidičský průkaz min. 7 let. K výcviku s učitelem je potřeba speciální povolení. Vozidlo nemusí mít dvojí ovládání. Musí být veden záznam o jízdách, musí jezdit i v noci.

Učitel musí být starší 21 let, mít maturitu a tři roky praxe v řízení. Příprava probíhá pod dohledem určeného učitele autoškoly přibližně 6 let. Na rozdíl od jiných států není požadováno lékařské vyšetření. Kvalita výuky v autoškolách není kontrolována.

Zkušební komisař musí být starší 27 let, musí vlastnit skupinu B a mít tříletou praxi v řízení a musí mít maturitu. Komisaři jsou zaměstnanci Spolkového ministerstva pro dopravu, inovace a technologie. Musí se každoročně zúčastnit 2 – 4 denního školení. Zkouší se v autoškolách, kterých je 350.

Řidičský průkaz na zkoušku je pro nového řidiče. Ve zkušební době nesmí řidič překročit hladinu alkoholu v krvi 0,1 promile. Při závažném přestupku může být řidičský průkaz odebrán, při méně závažném přestupku je stanovena povinnost navštěvovat dopravně psychologický kurz a prodlouží se zkušební doba o 1 rok, případně až třikrát.

12.2.18 Severní Irsko

1. výuka a výcvik v autoškole.

2. kombinovaná výuka a výcvik v autoškole a učitel.

Při kombinované přípravě musí mít žadatel povolení, které platí 10 let. Při obou variantách je zakázáno táhnout přívěs a je omezena maximální rychlost, nesmí jet po dálnici. Horní hladina alkoholu v krvi je 0,8 promile. Vozidlo musí být označeno písmenem L.

Učitel autoškoly musí být starší 21 let. Činnost autoškol je kontrolována přibližně jedenkrát za 4 roky.

Zkušební komisař je zaměstnancem zkušební organizace, musí mít věk 21 – 60 let a vlastnit řidičské oprávnění B. Základní kurz trvá 6 týdnů a doškolování se provádí nepravidelně. Je 6 zkušeben teorie a 15 zkušebních míst pro jízdní zkoušku.

Řidičský průkaz na zkoušku je pro skupiny A a B na dobu 2 roky. Řidič nesmí získat více než 6 trestných bodů, aby mu nebyl řidičský průkaz odejmut. Poté by musel absolvovat závěrečné zkoušky. V prvním roce musí být označeno písmenem R a nesmí překročit rychlost 72 km/h.

12.2.19 Slovensko

Na Slovensku v oblasti řidičů nenastali po roce 1994 velké změny oproti podmínkám v Československu.

Učitel musí být starší 25 let, musí mít min. tříletou praxi v řízení. Délka přípravy je 230 hod. Závěrečné zkoušky provádí policie.

12.2.20 Slovinsko

Zkušební komisaři jsou zaměstnanci administrativních celků. Příprava a doškolování provádí zaměstnavatel. Minimální věk je 22 let, musí mít maturitu a musí být držitelem příslušné skupiny. Musí mít praxi učitele autoškoly.

Komisař musí vést záznam o průběhu zkoušky. Musí absolvovat pravidelné školení, které je zaměřené na správné provádění závěrečné zkoušky nových řidičů.

12.2.21 Španělsko

1. výuka a výcvik v autoškole.

2. výuka a výcvik v autoškole a kombinace s neučitelem.

Není předepsán počet vyučovacích hodin. Vozidlo autoškoly musí být označeno bílým písmenem L a musí být vybaveno dvojím ovládním. Žadatel má průkaz, do kterého jsou zaznamenávány jízdy.

Učitel autoškoly musí mít věk min. 20 let, min. vyučen. Délka kurzu je 10 týdnů a následně 4 měsíce v dálkové podobě. Autoškoly jsou pravidelně kontrolovány.

Při přípravě s neučitelem musí být žadateli min. 18 let a musí mít ukončenou teoretickou přípravu. Musí být vydáno povolení, které platí max. 8 měsíců. Neučitel musí být držitelem

skupiny B min. 5 let. Neučitel musí být pořád stejný. Platí pro ně omezení jízdy max. rychlosti, např. v obci 40 km/h místo 50 km/h. Platí zákaz jízdy během státních svátků a v jejich předvečer. Vozidlo musí být označeno na červeném poli písmenem L.

Zkušební komisaři jsou zaměstnanci ministerstva vnitra, které je připravuje a dále školí. Komisaři musí mít věk 20 – 65 let, řidičský průkaz B min. 2 roky a musí být alespoň vyučen. Může zkoušet všechny skupiny. Komisař vykoná až 18 zkoušek denně a nevykonává žádnou jinou činnost. Teoretické zkoušky se provádí ve 153 zkušebních místech zkušební organizace.

Řidičský průkaz na zkoušku je zaveden pro nové řidiče na dobu jednoho roku. Vozidlo musí být označeno zeleným nebo bílým písmenem L a řidič smí jezdit max. rychlostí 80 km/h i po dálnici.

12.2.22 Švédsko

1. výuka a výcvik v autoškole.
2. výuka a výcvik pouze s neučitelem.
3. výuka a výcvik v autoškole v kombinaci s neučitelem.

Není předepsán počet hodin přípravy, ale jsou povinné 4 hod. školy smyků. Před zkouškou ale musí žadatel doložit, kolik hodin výuku absolvoval.

Skupiny B, C, D a E lze získat i během vojenské služby.

Učitel autoškoly musí být starší 21 let, musí mít tříletou praxi v řízení a maturitu. Příprava trvá 800 hod. nebo 1,5 roku. Výcvikové vozidlo musí být označeno „Driver Learning!“ červenou barvou. Žadatel musí dosáhnout předepsaného věku, nemusí podstoupit lékařskou prohlídku, stačí jeho čestné prohlášení o dobrém zdravotním stavu.

Neučitel musí vlastnit řidičský průkaz příslušné skupiny min. 5 let, musí mít věk min. 24 let a musí mít speciální povolení na dobu 2 roků, které se zaznamenává i do registru řidičů. Výcvik na motocykly se provádí na jednom motocyklu nebo může jet žadatel sám a učitel/neučitel jede na druhém motocyklu za ním. Průměrná doba výuky u skupiny B je 20 – 25 hod. teorie a 30 – 40 hod. výcviku. Skupinu B lze získat již po dovršení 16 let, musí ale do 18 let jezdit s určenou osobou. Poté mají tito řidiči nižší nehodovost cca o 30 % nižší. Žadatelé volí z 90 % variantu kombinovanou, z 5 % pouze autoškolu a z 5 % pouze neučitele.

Zkušební komisař je zaměstnancem švédského dopravního úřadu (SRNA). Tento úřad připravuje komisaře a průběžně školí. Musí mít alespoň vyučen a vlastnit skupinu B. Před přijetím musí složit zkoušku. Po přijetí do funkce zkušební komisaře musí absolvovat přípravný kurz v délce 40 týdnů, poté je oprávněn zkoušet skupinu B. Pro ostatní skupiny musí absolvovat ještě další kurz, který může absolvovat nejdříve po dvou letech. Komisař musí absolvovat každé 3 roky čtyřdenní zdokonalovací školení a není už nikdy přezkušován.

Je 30 regionálních zkušebních míst a dalších 110 míst využívaných dle potřeby.

Řidičský průkaz na zkoušku je pouze při získání prvního řidičského průkazu. Zkušební doba je 2 roky a nikdy se neprodlužuje. Vozidlo nemusí být nijak označeno. Pokud byl odebrán řidičský průkaz ve zkušební době, musí se řidič podrobit teoretické a praktické zkoušce.

12.2.23 Velká Británie

1. výuka a výcvik v autošколе.

2. výuka a výcvik pod dohledem neučitele.

Variantu 2. lze uplatnit pro všechny skupiny kromě skupiny A bez omezení. Samostudium teorie je možné u obou variant. Před zahájením výcviku musí vždy žadatel získat dočasné povolení. Není stanoven minimální počet hodin výuky ani výcviku. V praxi žadatelé absolvují do 10 hod. teorie a 30 – 35 hod jízdy.

Neučitel musí být starší 21 let a vlastnit příslušnou skupinu min. 3 roky. Během jízd platí omezení, jako např. zákaz jízdy na dálnicích nebo tažení přívěsu, pokud se nejedná o jízdy s vlekem. Vozidlo nemusí mít dvojí ovládání, musí být označeno písmenem L a ve Walesu písmenem D.

Učitel autoškoly musí být starší 21 let, musí mít min. 4 roky praxe řízení a nesměl mít za poslední 4 roky odebrán řidičský průkaz. Zkoušku učitele provádí organizace zkušebních komisařů. Vozidlo také nemusí mít dvojí ovládání a je stejně označeno jako s neučitelem.

Zkušební komisař je zaměstnancem zkušební organizace, musí být ve věku 25 -57 let. Musí být držitelem skupiny B min. 5 let. Před přijetím musí složit speciální zkoušku. Základní kurz trvá 4 týdny. Zkušební komisaři musí projít roční zkušební dobou. Doškolování je nepravidelné, dle potřeby. Pro teoretické zkoušky má zkušební organizace 158 míst a pro zkoušku jízdy má 400 míst.

Řidičský průkaz na zkoušku je pro nové řidiče skupin A nebo B na dobu dvou let. Pokud řidič v této době získá více než 6 trestných bodů, je mu řidičský průkaz odebrán a pro jeho opětovné získání musí složit novou teoretickou i praktickou zkoušku. Při opětovném získání řidičského průkazu následuje opět dvouleté zkušební období.

12.2.24 Souhrn EU

Ze zjištěných údajů jednotlivých členských států EU vyplývá, že ve většině států je možná příprava žadatelů s učitelem. Podmínky, kdy lze provádět přípravu s učitelem se ale v těchto státech liší. Jen v málo státech lze provádět přípravu zcela bez autoškoly. Státy mají také určeno, pro které konkrétní skupiny vozidel lze kombinovanou nebo navazující přípravu s učitelem provádět. Výcviková vozidla nemusejí být vybavena druhým ovládním, pouze musí být předepsaným způsobem označena.

Ve většině členských států je zaveden řidičský průkaz na zkoušku. Řidičský průkaz na zkoušku je téměř vždy jen u prvního získání řidičského průkazu. První řidičský průkaz se získává pro skupiny A nebo B. Řidičský průkaz na zkoušku je opatřením pro nové řidiče, kteří již získali řidičský průkaz. V převážné většině států získají řidiči trvalý řidičský průkaz bez dalšího přezkoušení, pouze postačuje, pokud nepáchají závažné dopravní přestupky.

Ve většině členských států je zkušební komisař zaměstnancem zkušebních organizací.

Dle sdělení Mgr. Karla Bezděkovského ministerstvo dopravy zvažuje převzetí celého systému od jednoho vybraného státu. Zatím konkrétní stát vybrán není.

12.3 Rozhovor s panem Ladislavem Malým

Polostrukturovaný rozhovor s panem Ladislavem Malým, dlouholetým pracovníkem Centra služeb pro silniční dopravu Pardubice byl uskutečněn 4. srpna 2016. Pan Ladislav Malý byl od roku 2003 do roku 2011 vedoucím této organizace, která spadá pod ministerstvo dopravy. Od roku 2013 vykonává funkci referenta se zaměřením na zákon č. 247/2000 Sb. a prováděcí vyhlášky č. 167/2002 Sb. Pan Ladislav Malý připravuje nové zkušební komisaře v základním kurzu a také školí při každoročním zdokonalovacím kurzu. Při závěrečných zkouškách nových komisařů a při přezkoušení po pěti letech je pan Malý členem zkušební komise. Zkušební komise se skládá ze zaměstnanců Centra služeb pro silniční dopravu Pardubice a jednoho nebo více členů ministerstva dopravy. Předsedou komise je zaměstnanec ministerstva dopravy.

Panu Ladislavu. Malému byly položeny tyto otázky:

1. Kdo se může stát zkušebním komisařem?
2. Jak dlouho trvá příprava nových komisařů a na co je zaměřena?
3. Na co se v současné době nejvíce zaměřujete při školení zkušebních komisařů?
4. Jaké změny považujete za přínosné a které by bylo vhodné ještě nějak upravit?

1. Kdo se může stát zkušebním komisařem?

Zkušebním komisařem se může stát ten, kdo je starší 25 let, má minimálně středoškolské vzdělání s maturitou a samozřejmě musí být držitelem řidičského průkazu na skupiny řidičského oprávnění, které bude zkoušet a to po dobu nejméně 5 let. Nesmí mít udělen zákaz činnosti spočívající v řízení motorových vozidel a to ani v posledních pěti letech. Ještě před započítáním činnosti musí absolvovat základní kurz. V ČR jsou dvě organizace, které školení a následné přezkoušení provádí. Jednou organizací je Integrovaná střední škola automobilní v Brně, která tuto činnost provádí na základě mandátní smlouvy s ministerstvem dopravy. Druhou organizací je Centrum služeb pro silniční dopravu Pardubice, která je státní příspěvkovou organizací a zřizovatelem je ministerstvo dopravy. Budoucí zkušební komisař si může vybrat jednu z těchto organizací pro absolvování základního kurzu a složení zkoušky. Pro získání průkazu zkušebního komisaře nemusí být zaměstnancem obce s rozšířenou působností.

2. Jak dlouho trvá příprava nových komisařů a na co je zaměřena?

Základní kurz pro komisaře je zaměřen na výuku provádění a vyhodnocení zkoušek řidičů. Komisaři se zdokonalují ve znalostech pravidel silničního provozu a podmínkách provozu na pozemních komunikacích. Zdokonalují se v řízení vozidla a v bezpečné jízdě. Rozšiřují si znalosti v ovládání a údržbě vozidla. Osnova výuky základního a zdokonalovacího kurzu se řídí podle přílohy 4 vyhlášky č. 167/2002 Sb.

Zkouška komisaře obsahuje mj. zkoušku z praktické jízdy, při které se dva komisaři zkoušejí navzájem. Jeden komisař řídí příslušné vozidlo a je hodnocen kolegou komisařem. Po skončení všech povinných úkonů si pozice vymění. Zkušební komise současně hodnotí oba komisaře, jak za bezchybnou jízdu, tak za správné provedení zkoušky. Komisař musí komisi předvést veškeré úkony, které jsou upraveny zákonem č. 247/2000 Sb., prováděcí vyhláškou č. 167/2002 Sb. a zkušebním řádem, který vydalo ministerstvo dopravy.

Zkouška obsahuje tyto části:

1. Test z pravidel (stejný jako při získání řidičského oprávnění), který při první zkoušce musí napsat na plných 50 bodů a při prolongaci na 47 bodů.
2. Pravidla silničního provozu jsou zkoušena i ústně. Otázky ze zákona č. 361/2000 Sb. a prováděcích předpisů.
3. Ústní zkouška ze souvisejících předpisů.
4. Ústní zkouška z ovládání a údržby.
5. Ústní zkouška ze zásad bezpečné jízdy a teorie řízení.
6. Praktické ovládání vozidla, tj. jízda s výcvikovým vozidlem příslušných skupin.
7. Praktická zkouška z vyhodnocení jízdy.

Komisař musí předvést před zkušební komisí i jiné úkony, jako např. před započítáním zkoušky z praktické jízdy, poučit o způsobu a průběhu zkoušky a na závěr jízdy provést vyhodnocení. Z ovládání a údržby vozidla jsou komisaři zkoušeni ze stejných otázek jako žadatelé o řidičské oprávnění.

Po úspěšném složení zkoušky vydá ministerstvo dopravy komisaři průkaz s platností na 5 let. Zároveň komisař obdrží kulaté razítko s jeho osobním číslem, které mu přidělilo ministerstvo. Podmínkou přidělení razítka je, aby komisař byl zaměstnancem ORP.

Komisař se musí každý rok zúčastnit zdokonalovacího kurzu. Podle zákona č. 247/2000 Sb. musí trvat kurz nejméně 2 dny a pro příslušnou skupinu musí školení v prohloubení praktických dovedností trvat nejméně den. Zdokonalovací kurz trvá týden od pondělí do pátku pro všechny komisaře bez rozdílu jejich oprávnění. Pro komisaře s oprávněním pro skupinu B tak trvá zdokonalovací kurz stejně dlouho jako pro komisaře s oprávněním pro všechny skupiny. Zdokonalovací kurzy nejsou tedy rozdílné podle druhů oprávnění komisařů. Pouze jízdy provádí komisaři podle jejich oprávnění.

Přezkoušení se komisař musí podrobit nejpozději do jednoho roku po ukončení platnosti průkazu. Kdyby takto neučinil, musí absolvovat nový základní kurz a také zkoušky. Pokud komisař u zkoušky neprospěje, opakuje pouze tu část zkoušky, z které neprospěl. Opakovat zkoušku může pouze jednou.

3. Na co se v současné době nejvíce zaměřujete při školení komisařů?

V současné době je pro komisaře aktuální školení o provádění zkoušek řidičů motocyklů. Zkoušky z praktické jízdy pro všechny skupiny jsou upraveny v § 42 zákona č. 247/2000 Sb. a jednotlivé dovednosti a chování jsou podrobněji rozepsány v § 19 prováděcí vyhlášky č. 167/2002 Sb.

Od listopadu 2015 nastala změna provádění první části zkoušky praktické jízdy u motocyklů. Přes zimu se zkoušky na motocyklu neprovádí, takže samotné změny vyhlášky č. 167/2002 Sb. se aplikují od jara 2016. Tím měly autoškoly a ORP čas na zajištění odpovídající zkušební plochy. Dříve než žadatel vjede s motocyklem do provozu, musí na zkušební ploše předvést před zkušebním komisařem zvláštní jízdní úkony, které jsou nově v této vyhlášce uvedené v příloze 7. Zvláštními jízdními úkony žadatel prokazuje schopnost samostatného ovládání motocyklu.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES upravuje parametry motocyklů pro jednotlivé skupiny motocyklů s tím, že členské státy mohou přijmout přísnější kritéria. Pro skupinu A1 – motocykl bez postranního vozíku s objemem válců min. 120 cm³, s konstrukční rychlostí alespoň 90 km/h.

Pro skupinu A2 – motocykl bez postranního vozíku s objemem válců min. 400 cm³ a výkonem min. 25 kW.

Pro skupinu A – motocykl bez postranního vozíku s objemem válců min. 600 cm³ a výkonem min. 40 kW. Od 1. ledna 2019 bude upraveno na min. 50 kW s min. hmotností v nenaloženém stavu na 175 kg a s obsahem spalovacího motoru min. 595 cm³, u elektromotoru s poměrem výkonu a hmotnosti min. 0,25 kW/kg.

Motocykly určené pro výcvik a zkoušky jsou uvedeny v bodě 5.1.3

Úpravou § 43 zákona č. 247/2000 Sb. jede žadatel na motocyklu sám, takže už motocykl nemusí být vybaven dvojím ovládaním. To ale nezakazuje, aby motocykl dvojím ovládaním byl vybaven. Výcvik může učitel provádět se žadatelem na jednom motocyklu.

Pro provádění první části zkoušky z praktické jízdy žadatelů o řidičské oprávnění skupin AM, A1, A2, A vydalo dne 30.03.2016 ministerstvo dopravy metodickou pomůcku pro zkušební komisaře pod č.j.: 5/2016-160-ZK/1. Podrobným popsáním zkoušených úkonů došlo ke sjednocení provádění zkoušek.

Při druhé části zkoušky z praktické jízdy na motocyklu jede žadatel také sám a zkušební komisař s učitelem jedou za žadatelem v doprovodném automobilu nebo na motocyklu.

Doprovodné vozidlo nemusí být schváleno jako výcvikové vozidlo. Doprovodné vozidlo není úřadu, ale přistavuje jej autoškola. Žadatel musí být označen na zádech čtvercem o rozměru 250 x 250 mm s písmenem L o velikosti 200 mm a síle 30 mm. Čtverec je modrý a písmeno bílé barvy. Na prsou může být označen. Při výcviku s učitele je žák označen jen na prsou a učitel na zádech. Toto je upraveno od 14. března 2016 novelizací § 2 vyhlášky č. 167/2002 Sb.

Komisař dává žadateli pokyny prostřednictvím učitele pomocí zařízení, které umožňuje komunikaci se žadatelem. Tím, že komisař není v přímém kontaktu se žadatelem, je posouzení bezchybné jízdy složitější. Komisař těžko posoudí všechny úkony žadatele, když za ním nesedí. Hůře se posuzuje, jak žadatel sleduje provoz a jak rychle reaguje na vzniklou situaci. Změny zkoušek mohou přinést i některé negativa.

4, Jaké změny považujete za přínosné a které by bylo vhodné ještě nějak upravit?

Většina změn zákona č. 247/2000 Sb. a prováděcí vyhlášky vychází z „Návrhu věcného záměru zákona o odborné a profesní způsobilosti k řízení motorových vozidel“. Nebyly ale odsouhlaseny komplexní změny a některé změny jsou tudíž „vytržené z budoucnosti“. Např. odst. 3 § 39 zákona č. 247/2000 Sb., že když žadatel neprospěje z testu, nepokračuje ve zkoušce jízdou. V Návrhu ministerstva je uvedeno, aby žadatel nejdříve složil teoretickou zkoušku a teprve poté započal výcvik v provozu.

Další změna v dávání příkazů prostřednictvím učitele je v rozporu s § 5 zákona č. 361/2000 Sb., který ukládá řidiči se plně věnovat řízení vozidla a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích.

Pro zkušební komisaře by bylo přínosné, aby mohli formulář záznamu o zkoušce z praktické jízdy generovat z programu eTesty. Komisaři musí před první zkouškou zadat údaje o žadateli do programu eTesty, aby mohli vygenerovat žadateli test. Zatím neexistuje žádný jednotný a oficiální formulář. Pouze jsou určeny povinné údaje, které musí záznam obsahovat. Formulář záznamu si komisaři vytvořili a musí do něj opětovně údaje vypisovat. V tomto případě by se nejednalo o legislativní změnu, ale pouze o úpravu programu eTesty.

12.4 Dotazník

Dotazník byl vytvořen na portálu „Vyplňto.cz“ z důvodu snadného vytvoření a získání pouze odkazu na internetovou adresu umístění dotazníku, kde lze dotazník vyplnit. Velkým pozitivem je automatické vyhodnocení a vytvoření grafů po uzavření dotazníku. Automaticky jsou vypočteny i nejdůležitější statistické polohy. Na portálu „Vyplňto.cz“ nelze zadat název dotazníku shodný s názvem diplomové práce, protože název musí být krátký. Proto byl zvolen název dotazníku „Zkoušky řidičů“.

Nejdříve byl dotazník konzultován v červnu a červenci 2016 s Ing. Irenou Herovou na Katedře humanitních věd, Provozně ekonomické fakulty, České zemědělské univerzity v Praze. Na základě této konzultace bylo rozhodnuto o cílové skupině respondentů z celé ČR. Původní záměr oslovit zkušební komisaře pouze v plzeňském kraji, by byl nedostačující z důvodu malého počtu respondentů. Celkový počet devatenácti otázek je přiměřený a ne příliš zatěžující respondenty. To se potvrdilo i v průběhu vyplňování dotazníku, neboť nebyly zjištěny žádné problémy při vyplňování dotazníku. Portál „Vyplňto.cz“ hodnotí i to, kde se ztrácí respondenti. Průměrná doba vyplňování byla 7:51 minuty.

Statistické zpracování dat bylo konzultováno s pedagogickou pracovnící Katedry statistiky, Provozně ekonomické fakulty, České zemědělské univerzity v Praze Ing. Pavlou Hoškovou Ph.D. a nebylo doporučeno.

Obsah otázek byl konzultován s panem Ladislavem Malým při rozhovoru dne 3. srpna 2016. Osmnáct otázek bylo povinných a poslední devatenáctá otázka byla nepovinná. U většiny otázek si respondenti mohly vybírat z pěti možných odpovědí. Otázky č. 5 až 16 mají stejný výběr možných odpovědí.

Doba vyplňování byla určena od 15. srpna do 14. září 2016. Při určování doby na vyplnění bylo přihlédnuto k období dovolených a jiných důvodů nepřítomnosti komisařů v zaměstnání. Žádosti o vyplnění dotazníku byly rozesílány přímo zkušebními komisařům do zaměstnání na ORP dne 17. srpna 2016. Seznam emailových adres komisařů byl získán od Bc. Pavla Greinera předsedy Asociace zkušebních komisařů.

1. Kolik roků vykonáváte funkci zkušební komisaře?

Tato otázka byla respondentům položena z důvodu zjištění, jak dlouhou dobu zkušební komisaři získávali zkušenosti. Dalším důvodem položení první otázky je i zdůraznění komu je dotazník určen pro případ, že by začal dotazník vyplňovat někdo jiný.

Tabulka 2 Počet roků výkonu funkce zkušební komisaře

odpověď	15	9	13	10	8	7	14	6	12	2	1	jiná
počet	22	15	14	13	13	11	9	8	8	7	7	47

Zdroj: Dotazníkové šetření - vlastní zpracování

Medián = 10,5 roku, Modus = 15 let

Modus délky výkonu funkce u zkušebních komisařů je 15 let. To odpovídá legislativní změně od 1. ledna 2001, kdy vešel v účinnost zákon č. 247/2000 Sb., kterým bylo zkoušení řidičů převedeno z Policie ČR na okresní úřady.

Medián délky výkonu funkce, který je u zkušebních komisařů 10,5 roku lze považovat za dosti dlouhou dobu, aby komisaři získali dostatečnou kvalifikaci a zkušenosti při výkonu své činnosti. Lze jejich odpovědi považovat za objektivní.

Graf 1 Počet roků výkonu funkce zkušebního komisaře



Z doby po kterou komisaři vykonávají svoji činnost, lze usuzovat, že jejich činnost nepatří mezi zaměstnání, které by se často měnilo.

2. Ohodnoťte kvalitu výuky v autoškolách (Jako ve škole 1-5)

Tato otázka na hodnocení kvality výuky byla položena z důvodu zjištění přístupu autoškol k předávání teoretických znalostí žadatelům.

Tabulka 3 Hodnocení kvality výuky

odpověď	1	2	3	4	5
počet	2	22	67	72	11

Zdroj: Dotazníkové šetření - vlastní zpracování

Medián = 3, Modus = 4

Z odpovědí je jednoznačně zřejmé, že kvalita výuky v autoškolách není dobrá. Průměrné hodnocení je 3,39. Je potřeba najít způsob, jak kvalitu výuky zlepšit. Pokud žadatel nebude znát teorii a vše potřebné pro bezpečné řízení vozidla, nemůže teoretické znalosti uplatnit při praktickém řízení.

Graf 2 Hodnocení kvality výuky



Zkušební komisaři hodnotí výuku pouze v rámci ORP, kde vykonávají činnost zkušební komisaře.

3. Ohodnoťte kvalitu výcviku v autoškolách (jako ve škole 1-5)

Tato otázka na hodnocení kvality výcviku byla položena z důvodu zjištění přístupu autoškol k předávání praktických dovedností žadatelům.

Tabulka 4 Hodnocení kvality výcviku

odpověď	1	2	3	4	5
počet	2	36	95	38	3

Zdroj: Dotazníkové šetření - vlastní zpracování

Medián = 3, Modus = 3

Výcvik je hodnocen průměrně známkou 3. Je hodnocen poněkud lépe než výuka, přesto hodnocení svědčí o potřebě výcvik žadatelů zlepšit.

Graf 3 Hodnocení kvality výcviku



Zkušební komisaři hodnotí výuku pouze v rámci ORP, kde vykonávají činnost zkušební komisaře.

Otázka č. 14 napovídá, co je potřeba zlepšit.

4. Ohodnoťte kvalitu znalostí učitelů v autoškolách (jako ve škole 1-5)

Odpovědi na tuto otázku hodnotí zkušební komisaři kvalitu znalostí učitelů autoškoly. Otázka byla položena z důvodu zjištění možnosti předávání praktických znalostí a dovedností od učitelů žadatelům.

Tabulka 5 Hodnocení znalostí učitelů

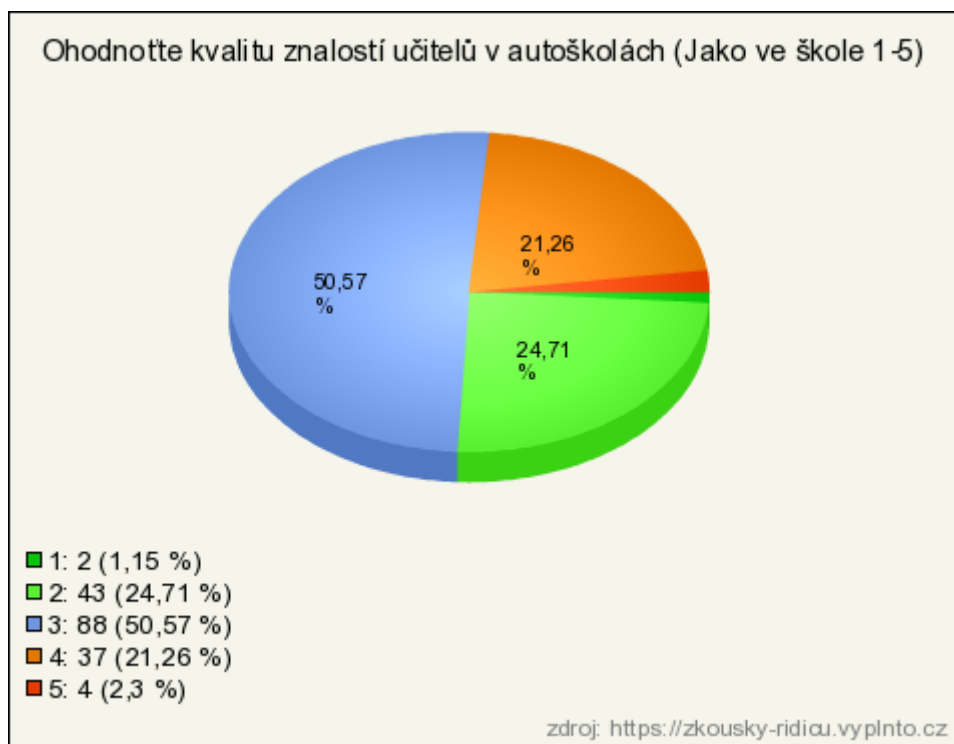
odpověď	1	2	3	4	5
počet	2	43	88	37	4

Zdroj: Dotazníkové šetření - vlastní zpracování

Medián = 3, Modus = 3

Více než polovina respondentů ohodnotila znalosti učitelů autoškoly známkou 3. Pokud se nezlepší úroveň znalostí učitelů autoškoly, nemůže se zlepšit kvalita výuky a výcviku. Učitel by měl znát vyučovanou problematiku výborně. Žák bude mít vždy méně znalostí než učitel, proto je potřeba nejdříve zvýšit úroveň znalostí učitelů.

Graf 4 Hodnocení znalostí učitelů



Na tuto otázku přímo navazují otázky č. 7 až 10. Hodnocení znalostí všech učitelů autoškol je zprůměrováno na známku 2,97. Znalosti některých učitelů jsou tudíž lepší, ale i horší. Výsledky odpovědí na otázku č. 9 jednoznačně potvrzují rozdíly v přípravě žáků. Příprava žáků je nejvíce závislá na výuce učitelů.

Školením nebo speciálními kurzy pro učitele autoškoly je potřeba prohlubovat jejich kvalifikaci. Nejednalo by se přímo o zvýšení kvalifikace (§ 231 zákona č. 262/2006 Sb.), protože by nebylo dosaženo vyššího stupně vzdělání a učitel by nevykonával kvalifikovanější práci.

5. Současný způsob provádění zkoušek odborné způsobilosti řidičů je nedostačující pro zjištění objektivní připravenosti nových řidičů?

Tato otázka byla položena z důvodu zjištění, zda jsou nedostatky v provádění zkoušek řidičů. Otázka nerozlišuje jednotlivé části zkoušky.

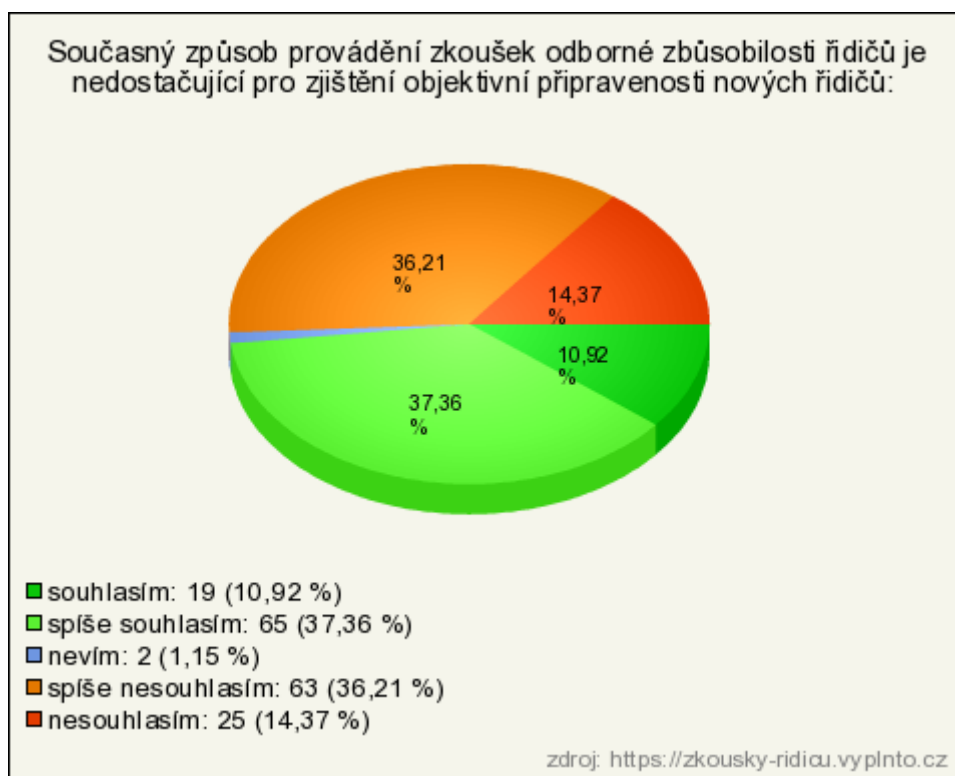
Tabulka 6 Současný způsob provádění zkoušek je nedostačující

odpověď	souhlasím	spíše souhlasím	nevím	spíše nesouhlasím	nesouhlasím
počet	19	65	2	63	25

Zdroj: Dotazníkové šetření - vlastní zpracování

Odpovědi na hodnocení současného stavu provádění zkoušek řidičů jsou rozděleny přibližně na polovinu. Celkem 65 zkušebních komisařů spíše souhlasí a 19 souhlasí se současným nedostačujícím způsobem provádění zkoušek řidičů. U otázky nejsou rozlišeny zkoušky pro jednotlivé skupiny. Není ani zřejmé, zda je nedostačující zkouška testem, z praktické jízdy nebo z ovládání a údržby. Nelze tudíž jednoznačně určit, kde je potřeba provést změny. Pro zjištění potřebných změn u provádění zkoušek by bylo potřeba samostatné zjišťování pouze na závěrečné zkoušky. Podrobným průzkumem by bylo možné konkrétní nedostatky zjistit. Následující otázky č. 6 a 11 až 14 se na provádění zkoušky zaměřují.

Graf 5 Současný způsob provádění zkoušek je nedostačující



Z grafického znázornění jsou patrné rozdílné názory, kde se polovina přiklání k dostačujícímu způsobu provádění zkoušek a druhá polovina zkušebních komisařů má opačný názor.

Odpovědi na tuto otázku mohou být ovlivněny nedávnými změnami v provádění zkoušky na motocyklu, kde zatím nelze zjistit vliv na připravenost nových řidičů. Zkoušky praktické jízdy na motocykl byla od listopadu 2015 značně ztížena, tak jak popisuje pan Ladislav Malý v rozhovoru.

Nelze ani ve velké míře očekávat, že by komisaři chtěli měnit již zaběhlý systém zkoušek. Na komisaře jsou kladeny velké nároky na způsob provádění závěrečných zkoušek. Komisaři musí u praktické jízdy vyzkoušet předepsané úkony a dodržet minimální dobu zkoušky. Maximální doba zkoušky není dána, pokud by komisař měl pochyby o schopnostech zkoušeného žadatele, může provádět zkušební jízdu neomezeně dlouho a nic mu nezakazuje zkoušet i nepředepsané úkony.

6. Lze zvýšit úroveň řidičských kvalit a dovedností nových řidičů náročnější zkouškou?

Tato otázka byla položena z důvodu zjištění, zda se komisaři ztotožňují se současným trendem legislativy. V případě ztotožnění s vlivem náročnější zkoušky na kvalitu dovedností nových řidičů, by návrh k naplnění cíle této práce musel řešit provádění zkoušek řidičů.

Tabulka 7 Náročnější zkouškou se zvýší řidičské kvality

odpověď	souhlasím	spíše souhlasím	nevím	spíše nesouhlasím	nesouhlasím
počet	31	55	5	54	29

Zdroj: Dotazníkové šetření - vlastní zpracování

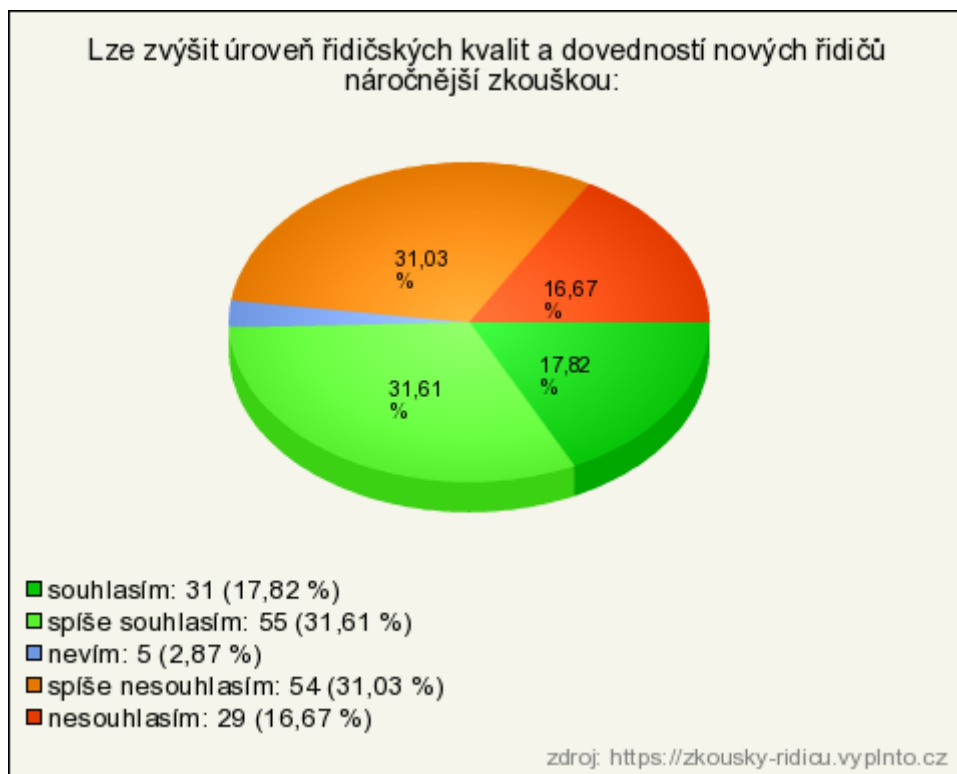
Poměr odpovědí je také podobný jako u předchozí otázky. 31 komisařů odpovědělo, že souhlasí a 55 komisařů spíše souhlasí, že lze náročnější zkouškou docílit zvýšení úrovně řidičských kvalit. Není ale specifikováno, jakým způsobem by zkouška měla být náročnější. Potřeba větší obtížnosti testu by mohl být odvozen z výsledků odpovědí otázek č. 11 až 13. U otázky č. 14 by z výsledků odpovědí mohl být odvozena případná změna v provádění zkoušky praktické jízdy.

Náročnost závěrečné zkoušky a hlavně u praktické jízdy musí být nastavena poměrně vysoká, ale nelze po nových řidičích požadovat nepřiměřené dovednosti.

ČR je členem Mezinárodní organizace zkušebních organizací k udělení řidičských oprávnění – CIECA. Členem CIECA je celkem 35 zkušebních organizací z 30 států. Organizace byla založena již v roce 1956 a zabývá se mezinárodním vývojem zkoušek řidičů. Je také

poradním orgánem EU. Hlavní zaměření je na zvyšování kvality provádění zkoušek řidičů a zajištění kvalifikace zkoušejících ([http://download.autoskol.cz/Prezentace%20CIECA.ppt#273,2,Představení CIECA](http://download.autoskol.cz/Prezentace%20CIECA.ppt#273,2,Představení%20CIECA)).

Graf 6 Náročnější zkouškou se zvýší řidičské kvality



Grafické znázornění u této otázky je téměř stejné jako u předcházející otázky č. 5, na kterou tato otázka navazuje. Názory zkušebních komisařů se u obou otázek rozcházejí velice podobně.

7. Učitelům autoškoly by mělo být nařízeno povinné a pravidelné vzdělávání?

Tato otázka navazuje na otázku č. 4. Pokud by kvalita znalostí učitelů byla na potřebné úrovni, nebylo by nutné jim nařizovat pravidelné vzdělávání.

Tabulka 8 Učitelům autoškoly by mělo být nařízeno pravidelné vzdělávání

odpověď	souhlasím	spíše souhlasím	nevím	spíše nesouhlasím	nesouhlasím
počet	148	22	1	1	2

Zdroj: Dotazníkové šetření - vlastní zpracování

Z jednoznačných výsledků odpovědí je zcela jasná potřeba vzdělávání učitelů autoškoly. Hodnocení kvality znalostí učitelů v otázce č. 4 tomuto výsledku odpovídá. Výsledek

je tak jednoznačný, že není pochyb o nedostatečné kvalifikaci velké části učitelů autoškol. Je potřeba nalézt příčinu tohoto stavu.

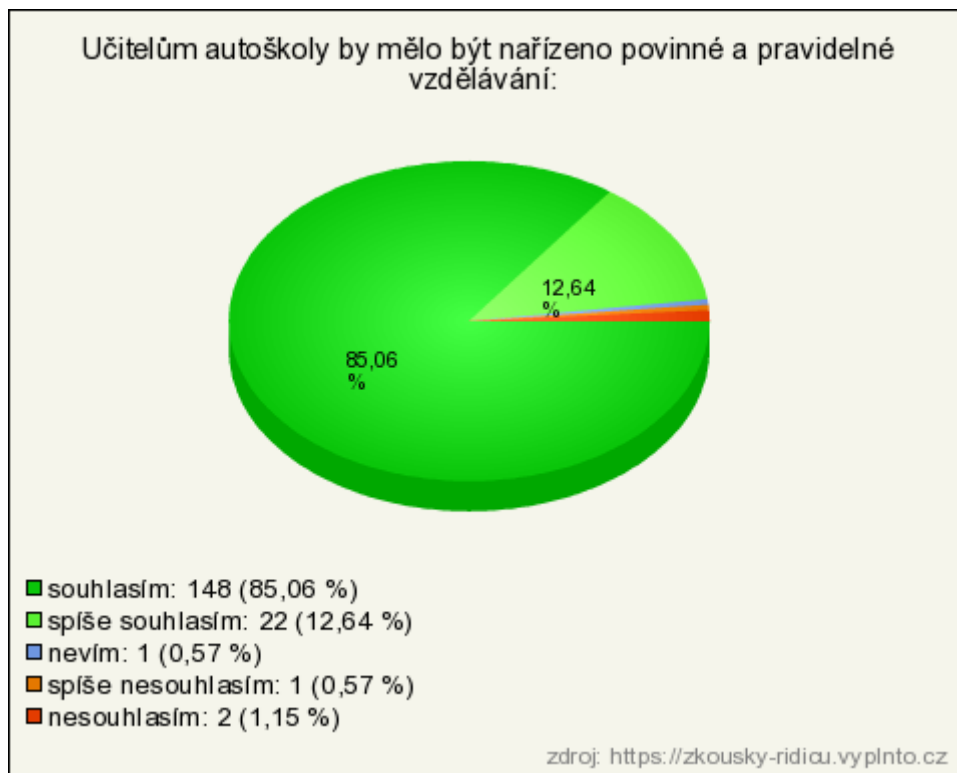
Legislativně nemají učitelé nařízené žádné pravidelné školení, ani školení při změnách zákonů řešících provoz na pozemních komunikacích. Učitelům není nařízeno ani přezkoušení po určité době. Toto je odlišné od požadavků kladených na zkušební komisaře. Tento legislativní stav vznikl implementací evropské směrnice 2006/126/ES. Směrnice podrobně řeší vzdělávání zkušebních komisařů od základního po průběžné. Směrnice ale nechává veliký stupeň volnosti v oblasti budoucích a stávajících učitelů. Touto volností vznikají diametrální rozdíly v požadavcích na učitele. Tím vznikají v jednotlivých členských státech velké rozdíly v požadavcích na povolání učitele. Velká Británie nařizuje povinnost absolvovat dvouletý odborný kurz na vysoké škole. Ve Finsku a Norsku postačuje maturita a absolvování vysokoškolského kurzu.

Pokud má autoškola dostatek žadatelů a soukromé podnikání funguje, není učitel donucen se vzdělávat. Z výsledků odpovědí u otázky č. 10 lze dovodit, jakým způsobem autoškoly získávají žadatele. V České republice je zaveden tradiční požadavek středoškolského vzdělání ukončeného maturitou. U učitele praktického výcviku stačí, pokud je vyučen ve strojním nebo dopravním oboru. Veškeré požadavky jsou uvedeny v bodě 5.1.3.

Slabá místa lze nalézt již u budoucích učitelů autoškoly. Zájemce o získání profesního osvědčení učitele autoškoly musí splnit stanovené podmínky a najít autoškolu, která mu poskytne přípravu. To může být v dnešní tržní ekonomice složité, protože autoškola nebude chtít poskytovat tuto službu z důvodu možné budoucí konkurence. Takto nastavené podmínky mohou do určité míry deformovat trh. Za daných podmínek nelze zajistit, aby ten, kdo chce získat profesní osvědčení, toto osvědčení získal. Autoškoly si maximálně připraví učitele pro svoji potřebu. Budoucí učitel je připravován pouze na úspěšné složení zkoušky a předepsaná náplň přípravy budoucího učitele je pouze administrativně vykazována jako splněná, aniž by se budoucí učitel přípravy účastnil (Budský, 2011, TANGO, s. 147). Příprava budoucích učitelů autoškoly by mohla vypadat podobně jako příprava budoucích lektorů řidičů podléhajících jurisdikci směrnice 2003/59/ES.

Pravidelné školení by umožňovalo učitelům aktualizovat znalosti, které mají zásadní význam pro jejich práci.

Graf 7 Učitelům autoškoly by mělo být nařízeno pravidelné vzdělávání



Z grafického znázornění je zřejmá jednoznačná shoda zkušebních komisařů v potřebě legislativní změny, která by učitelům autoškoly nařídila pravidelné vzdělávání.

8. Žadatelé neznají dostatečně pravidla silničního provozu mimo rozsah testových otázek.

Tato otázka navazuje na otázku č. 2 a byla položena z důvodu zjištění teoretických znalostí žadatelů.

Tabulka 9 Žadatelé neznají pravidla mimo testové otázky

odpověď	souhlasím	spíše souhlasím	nevím	spíše nesouhlasím	nesouhlasím
počet	113	51	4	6	0

Zdroj: Dotazníkové šetření - vlastní zpracování

Podobně jako u předchozí otázky č. 7 je velká shoda u odpovědí. Žadatelé znají pouze testové otázky a ostatní předepsanou výuku zřejmě v autoškole nevyučují. Autoškole jde jen o to, aby žadatel u závěrečné zkoušky prospěl. K úspěšnému složení testu žadateli stačí, aby se naučil testové otázky, které jsou veřejně přístupné na webových stránkách ministerstva dopravy na adrese: <http://www.etesty.cz/>. Do jaké míry testové otázky prověří

komplexní znalosti žadatelů, lze posoudit pouze po důkladné analýze všech otázek. Kromě otázek ze zdravotnické přípravy a křížovek jsou otázky rozdělené podle skupin řídičského oprávnění.

U této otázky žádný komisař nesouhlasil s otázkou. Výsledky jen potvrzují nekvalitní výuku v autoškole. Problém může být, když žadatel u zkoušky z testu prospěje a nabude dojmu, že zná pravidla silničního provozu. Mohla by nastat situace, že žadatel napíše test na plný počet bodů, ale nezná pravidla v potřebném rozsahu.

V otázce č. 2 hodnotí 41 % komisařů výuku známkou 4 a známkou 3 hodnotí 38 %. Učitelé dostatečně nevyučují pravidla silničního provozu a žadatelé se učí pouze testové otázky, které jsou volně přístupné na webových stránkách ministerstva dopravy.

Řešení by mohlo být, aby testových otázek bylo tolik, aby obsáhly veškeré pravidla silničního provozu a i související zákony. Mohlo by to být i systémové, když by byly testové otázky na jednotlivá ustanovení zákona č. 361/2000 Sb. a prováděcí vyhlášky č. 294/2015 Sb. Další otázky ze souvisejících zákonů by byly pouze na ustanovení související se silničním provozem. Zkouška z testu by nebyla složitější, ale pouze by se žadatelé museli naučit více otázek nebo celá pravidla silničního provozu. Žadatelé se sami těžko naučí kompletně pravidla silničního provozu tak, aby je pochopili, bez kvalitního vysvětlení učitelem.

Graf 8 Žadatelé neznají pravidla mimo testové otázky



Z grafického znázornění je zřejmé, že žadatelé se učí pouze testové otázky a pravidla silničního provozu dostatečně neznají. Testové otázky se mohou učit sami bez učitele. Může nastat situace, kdy předepsané hodiny výuky v autoškole budou naplněny pouze učením testových otázek.

9. Mezi autoškolami jsou rozdíly v kvalitě přípravy žáků.

Tato otázka byla položena z důvodu zjištění, zda jsou mezi autoškolami rozdíly v kvalitě přípravy budoucích řidičů.

Tabulka 10 Mezi autoškolami jsou rozdíly v kvalitě přípravy žáků

odpověď	souhlasím	spíše souhlasím	nevím	spíše nesouhlasím	nesouhlasím
počet	148	23	0	3	0

Zdroj: Dotazníkové šetření - vlastní zpracování

U této otázky se komisaři nejvíce shodli s odpověďmi. Některé autoškoly se snaží k výuce a výcviku přistupovat zodpovědně, ale naopak některé autoškoly chtějí pouze, aby žadatel u závěrečné zkoušky prospěl. Rozdíly v kvalitě výuky a výcviku jsou určitě důsledkem rozdílů v kvalitě znalostí učitelů. Podle výsledků u otázky č. 4 je průměr kvality znalostí učitelů 2,97. Komisaři hodnotili autoškoly pouze na území ORP, kde jsou zaměstnáni. Rozdíly mohou ale být i mezi jednotlivými ORP.

Graf 9 Mezi autoškolami jsou rozdíly v kvalitě přípravy žáků



Z grafického znázornění je zřejmá velká shoda odpovědí. Nikdo neodpověděl, že nesouhlasí nebo, že neví. Pouze 3 komisaři spíše nesouhlasí. To může být dáno malým počtem autoškol na malé ORP.

10. Žadatelé upřednostňují u autoškoly cenu před kvalitou.

Tato otázka byla položena z důvodu zjištění požadavků žadatelů vůči autoškole. Komisaři jsou v kontaktu s autoškolami a žadateli a znají nabídky autoškol. V tržním prostředí si soukromé autoškoly konkurují. Provozovatelé autoškol mohou vnímat výuku a výcvik pouze jako způsob podnikání za účelem zisku. Další snahou autoškoly je úspěšné složení závěrečné zkoušky, to ale nemusí znamenat, že žadatel bude mít dostatečné znalosti a dovednosti.

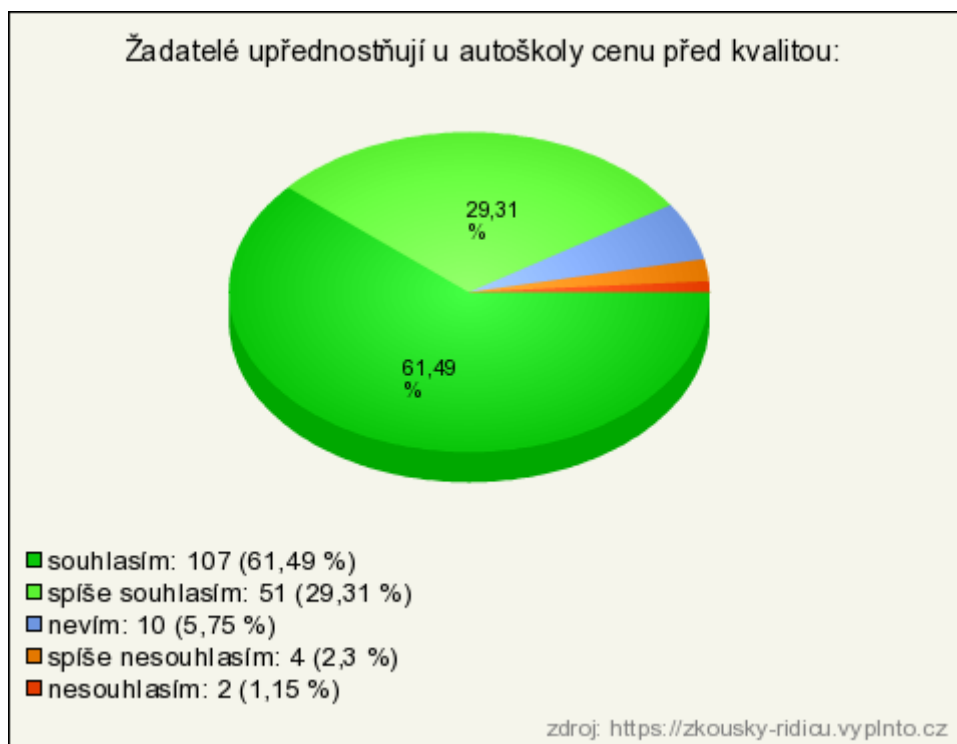
Tabulka 11 Žadatelé upřednostňují u autoškoly cenu před kvalitou

odpověď	souhlasím	spíše souhlasím	nevím	spíše nesouhlasím	nesouhlasím
počet	107	51	10	4	2

Zdroj: Dotazníkové šetření - vlastní zpracování

Jedním z hlavních kritérií ve výběru autoškoly je u žadatelů cena kurzu. Žadatelé hledají takovou autoškolou, kde získají řidičský průkaz s nejmenší zátěží a nejlevněji. Aby mohla být autoškola levnější než konkurence, musí mít nižší náklady než ostatní. Toho může dosáhnout individuální výukou žáků. Za ¼ doby předepsané výuky (viz. příloha C a D) nelze žadatele naučit všechny potřebné znalosti. Žadatelé se při samostudiu budou na internetu učit pouze testy, aby prospěly z testu. Při nízkých cenách autoškoly při výcviku odjezdí jen minimální počet předepsaných hodin.

Graf 10 Žadatelé upřednostňují u autoškoly cenu před kvalitou



Z grafického znázornění je evidentní rozhodující cena kurzu. Pokud je rozhodující cena a ne kvalita výuky, není autoškola nucena mít kvalifikované učitele. Pokud by byla cena za jednotlivé kurzy stanovena, autoškoly by si mohly konkurovat pouze kvalitou výuky a kvalitou ostatních poskytovaných služeb. V ČR je stanoveno, co musí výcviková vozidla plnit, ale autoškoly provádí výcvik s různými vozidly. Pro autoškoly není stanoveno např. stáří vozidel, jakou mají mít výbavu apod.

Je potřeba změnit trend, aby si autoškoly nekonkurovali hlavně cenou, ale konkurovat si musí především kvalitou přípravy žadatelů. Konkurence v kvalitě výuky, výcviku a v další nabídce autoškol bude mít pozitivní přínos pro žadatele. Kvalitu služeb musí primárně požadovat sami žadatelé.

11. Testové otázky by neměly být veřejně přístupné.

Tato otázka byla položena z důvodů zjištění potřeby obtížnějšího absolvování testu při zkoušce. Případný souhlas by byl podnětem k velmi snadnému řešení změny.

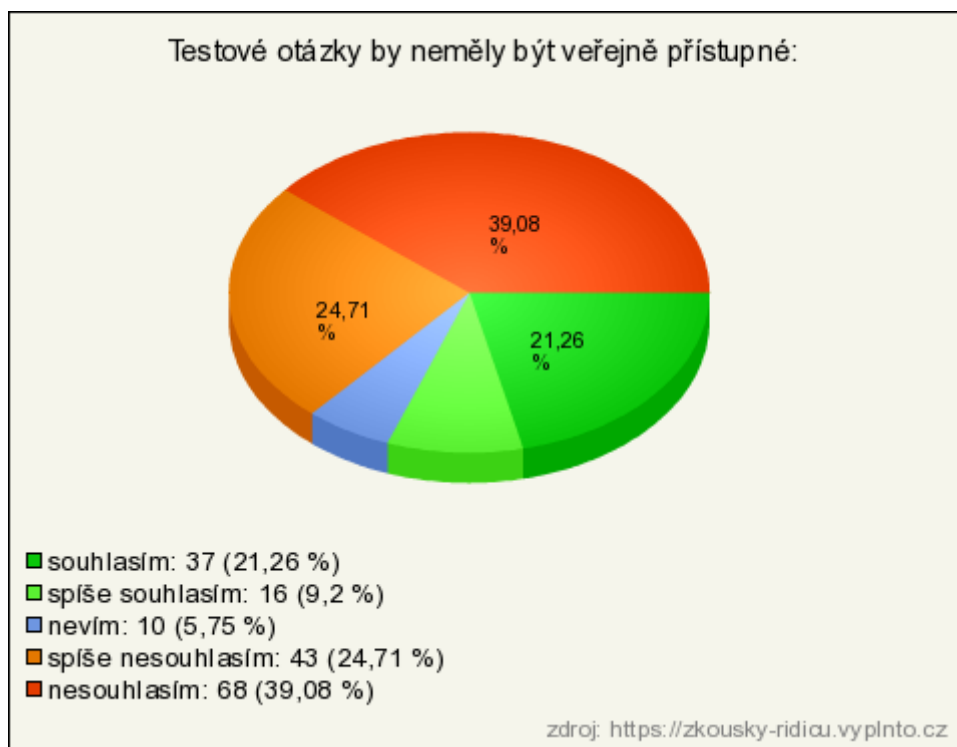
Tabulka 12 Testové otázky by neměly být veřejně přístupné

odpověď	souhlasím	spíše souhlasím	nevím	spíše nesouhlasím	nesouhlasím
počet	37	16	10	43	68

Zdroj: Dotazníkové šetření - vlastní zpracování

Výsledky odpovědí v této otázce ne zcela korespondují s výsledky otázky č. 8. Žadatelé jednoznačně neznají pravidla silničního provozu mimo testové otázky. Kdyby žadatelé neznali testové otázky předem, museli by se připravit, aby znali kompletně pravidla silničního provozu. U odpovědí převažuje nesouhlas s nezpřístupněním testových otázek.

Graf 11 Testové otázky by neměly být veřejně přístupné



Výsledek odpovědí by mohl být ovlivněn podmínkami zkoušení a přezkušování komisařů. Komisaři sami musí po ukončení základního kurzu složit zkoušku, která obsahuje mj. napsání stejného testu, jako píší žadatelé, ale na plný počet bodů (rozhovor s panem Malým). Pokud by otázky nebyly veřejně přístupné, nebyly by přístupné ani pro komisaře. Otázky by mohly být veřejně přístupné, ale měly by obsahovat kompletní pravidla silničního provozu, tak jak je uvedeno u otázky č. 8.

V dnešní době velkého množství elektronických komunikačních sítí by se mohlo stát, že stejně budou testové otázky známé, ale ne oficiálně. Tyto obavy také mohly ovlivnit odpovědi na tuto otázku.

12. Jednotlivé testové otázky by měly být časově omezené, aby žadatel nemohl řešit např. křížovatku nepřiměřeně dlouho.

Tato otázka byla položena podobně jako předchozí otázka č. 11 z důvodu zjištění potřeby obtížnějšího absolvování testu při zkoušce.

Tabulka 13 Testové otázky by měly být časově omezené

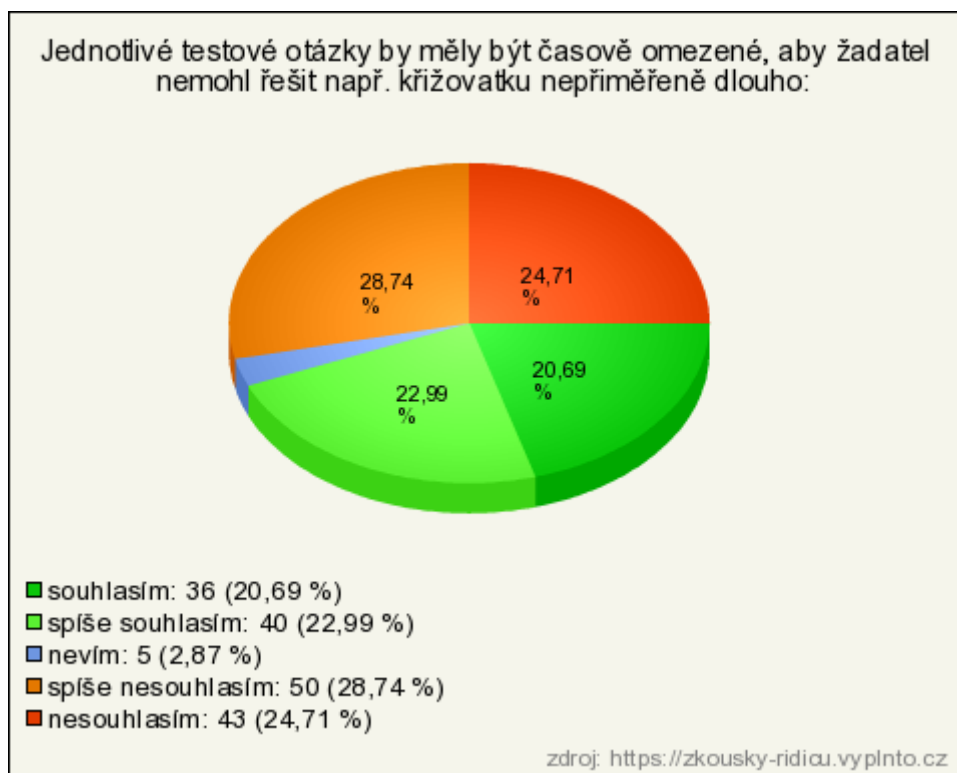
odpověď	souhlasím	spíše souhlasím	nevím	spíše nesouhlasím	nesouhlasím
počet	36	40	5	50	43

Zdroj: Dotazníkové šetření - vlastní zpracování

V současné době je omezena doba na zodpovězení 25 testových otázek 30 minut/60 minut (viz. bod 10.1). Žadatel může zodpovědět 24 otázek za několik málo minut a zbytek času může přemýšlet o jedné otázce, kterou nezná. Žadatel se může naučit otázky na internetu téměř z paměti. Nad otázkami nemusí přemýšlet a může odpovídat automaticky. Při tomto systému testu žadateli zůstane dostatek času na otázku, kterou nezná. Mohl by tak řešit situaci na křížovatce nepřiměřeně dlouho. Řešit situaci na křížovatce např. déle než 10 minut může svědčit o nějakém problému osobnosti žadatele. V reálném provozu nemůže řidič řešit vzniklou situaci dlouho. V provozu se navíc ještě situace neustále mění.

Dle sdělení pana Ing. Pavla Nahodila jsou časově omezené otázky např. v Rakousku.

Graf 12 Testové otázky by měly být časově omezené



Z grafického znázornění je zřejmé, že dosti rozdílné. Podobně jako u předchozích otázek na zpříšňování zkoušek a také konkrétně na zpříšňování podmínek pro absolvování testu.

13. Žadatel, který vyhodnotí špatně křížovatku, by měl být hodnocen stupněm „neprospěl“

Tato otázka byla položena v návaznosti na předchozí otázku č. 12 z důvodu zjištění další možné změny v obtížnosti absolvování testu.

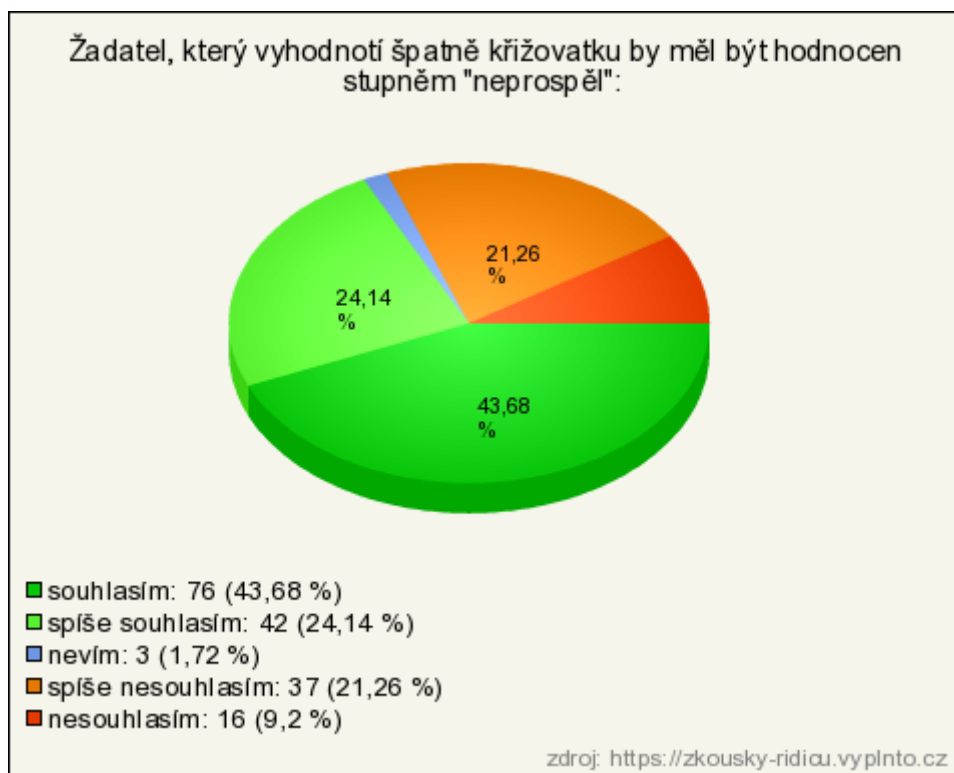
Tabulka 14 Žadatel, který vyhodnotí špatně křížovatku, z testu neprospěje

odpověď	souhlasím	spíše souhlasím	nevím	spíše nesouhlasím	nesouhlasím
počet	76	42	3	37	16

Zdroj: Dotazníkové šetření - vlastní zpracování

Při psaní testu musí žadatel dosáhnout min. 43 bodů z 50 možných (viz. bod 10.1). Otázky řešící křížovanky jsou hodnoceny čtyřmi body. Může tedy nastat situace, že žadatel zodpoví špatně křížovatku a pokud neztratí dalších více než tři body, tak z testu prospěje. Určitě není správné, aby žadatel z testu prospěl, když nedokáže řešit situaci na křížovatce. Důležitost řešení dopravních situací je zřejmá i z nejvyššího ohodnocení čtyřmi body.

Graf 13 Žadatel, který vyhodnotí špatně křížovatku, z testu neprospěje



Z grafického znázornění je zřejmé, že s otázkou souhlasí převážná většina komisařů. Shodují se na důležitosti správného řešení křížovatek. Kladou větší důraz na správnou odpověď, než v předchozí otázce, která se ptá na omezení doby řešení křížovanky.

Takovéto ztížení testu by bylo vlastně v důsledku ztížení zkoušky. U otázky č. 6 téměř polovina komisařů souhlasí s vlivem náročnější zkoušky na zvýšení úrovně řídičských kvalit nových řidičů.

Zajisté by bylo možné změnit program tak, aby vždy při špatné odpovědi u křížovanky žadatel neprospěl. Žadatel by poté neprospěl, i kdyby dosáhl 43 bodů a více.

14. Žadatelé nejsou dostatečně připraveni na krizové situace.

Tato otázka byla položena z důvodu zjištění připravenosti nových řidičů na situace, které nejsou zcela obvyklé. Při provozu na pozemních komunikacích mohou nastat krizové situace, které řidič musí řešit. Řidiči musí být na tyto situace připraveni teoreticky a hlavně prakticky. Dopravní nehody jsou často důsledkem nezvládnutí krizové situace.

Tabulka 15 Žadatelé nejsou dostatečně připraveni na krizové situace

odpověď	souhlasím	spíše souhlasím	nevím	spíše nesouhlasím	nesouhlasím
počet	102	55	5	10	2

Zdroj: Dotazníkové šetření - vlastní zpracování

Z odpovědí je bez pochyb jasné, kde jsou rezervy ve výcviku žadatelů, kteří nejsou připraveni na krizové situace. Je potřeba, aby žadatelé byli výukou a hlavně výcvikem připravováni nejen na to, aby uspěli u zkoušky z praktické jízdy, ale také na neobvyklé situace. Otázka se ptá všeobecně na krizové situace a není řečeno přesně které situace. Krizová situace nastane při zhoršených podmínkách pro jízdu s vozidlem. Zásady bezpečné jízdy jsou vyučovány teoreticky (viz. bod 7.3.3), ale při výcviku vyučovány nejsou. V dosti evropských státech je škola smyku součástí výcviku nebo školu smyku musí řidič absolvovat v době řídičského průkazu na zkoušku. Absolvování školy smyku je také dobrovolné, ale dostupnější než v ČR. V ČR škola smyku autoškolami poskytována není.

Graf 14 Žadatelé nejsou dostatečně připraveni na krizové situace



Z grafického znázornění je zřejmé, že se zkušební komisaři shodují na nedostatečné připravenosti nových řidičů na krizové situace. Je proto potřeba i tento stav změnit,

aby mladí řidiči byli nejen teoreticky připraveni na situace, které by nezvládnutím řízení mohly způsobit nežádoucí dopady.

Dopravní nehody u mladých řidičů se spolujezdci v podobném věku, jsou v noci 4x větší než ve dne (Budský, 2011, SWING 1. díl s. 43). Zkoušky řidičů se v ČR provádí vždy v pracovní den a ve dne. Výcvik se také většinou provádí ve dne, protože autoškole stačí, když žadatel uspěje u zkoušky. Postačilo by, kdyby byl výcvik prováděn i v noci a učitelé žadatelům vysvětlili specifika a rizika jízdy v noci.

15. Za určitých podmínek by bylo možné povolit přípravu žadatelů na zkoušky jiným způsobem než v autoškole (např. rodinným příslušníkem)

Tato otázka byla položena z důvodu zjištění názoru na alternativní přípravu např. rodinným příslušníkem. Ve většině členských států je tato možnost povolena.

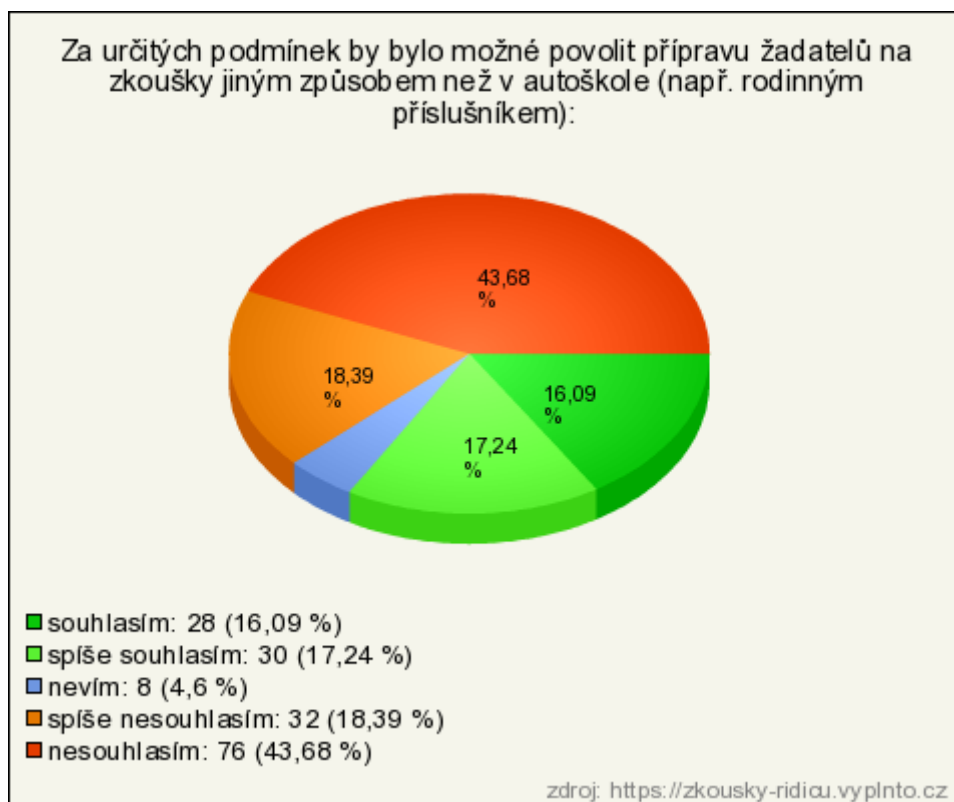
Tabulka 16 Povolení přípravy na zkoušku neučitelem

odpověď	souhlasím	spíše souhlasím	nevím	spíše nesouhlasím	nesouhlasím
počet	28	30	5	32	76

Zdroj: Dotazníkové šetření - vlastní zpracování

Možnost výuky a výcviku jiným způsobem než v autoškole by legislativně byla možná, protože směrnice 2006/126/ES je v tomto ohledu benevolentní. V mnoha státech tato možnost existuje. V ČR historicky tato možnost byla částečně možná do padesátých let 20. století a nebyla příliš využívána. Bylo by složité tento zaběhlý způsob měnit. Musely by být nastavené podmínky, kdo se může stát tzv. neučitelem. Podmínky pro získání profesního osvědčení učitele jsou dosti náročné (viz bod 6.1.3) a přesto hodnocení v otázce č. 4 není pro učitelé příliš dobré. Mohla by nastat situace, že podmínky pro neučitele by byly tak náročné, že by bylo jednodušší, aby žadatel absolvoval výuku a výcvik v autoškole.

Graf 15 Povolení přípravy na zkoušku neučitelem



Z grafického hodnocení je zřejmé, že zkušební komisaři jsou spíše proti zavedení alternativní přípravy na zkoušky pomocí např. rodinného příslušníka. Důvodem mohou být obavy z kvality přípravy. Pokud nedokáží dostatečně připravit žadatele ani učitelé autoškoly, těžko by kvalitně provedli přípravu neprofesionální učitelé.

16. Žadatelé by se měli před zahájením výuky a výcviku podrobit dopravně psychologickému vyšetření.

Tato otázka byla položena z důvodu zjištění, zda je potřeba zjišťovat základní anamnestické údaje žadatele ještě dříve, než zahájí výuku v autoškole.

Tabulka 17 Absolvování dopravně psychologického vyšetření před výukou

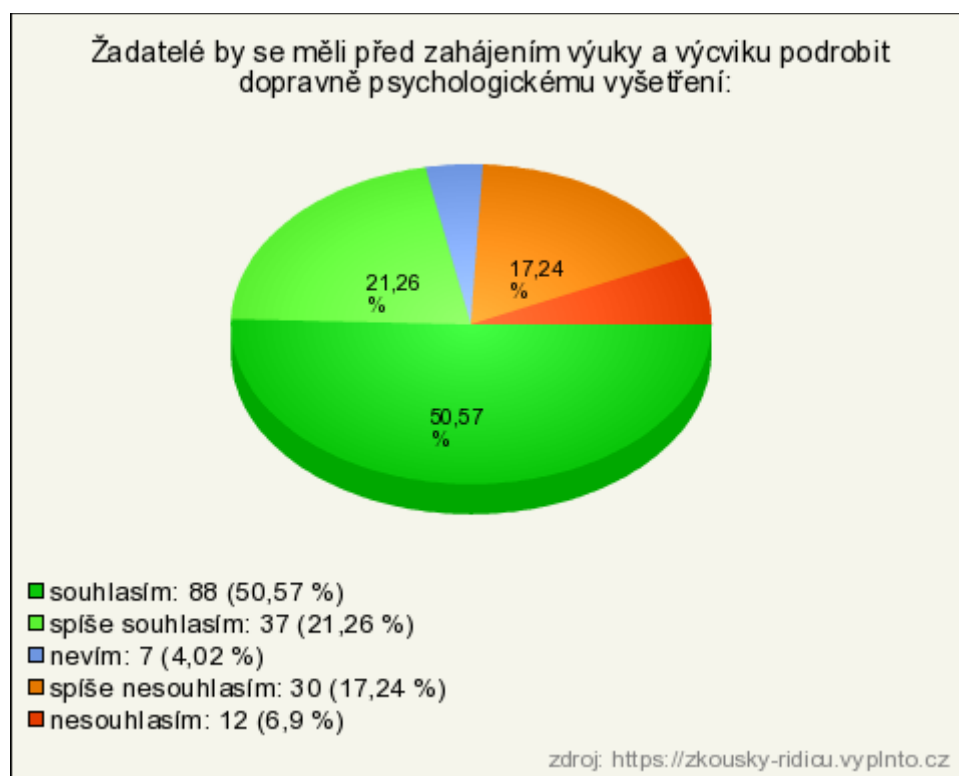
odpověď	souhlasím	spíše souhlasím	nevím	spíše nesouhlasím	nesouhlasím
počet	88	37	7	30	12

Zdroj: Dotazníkové šetření - vlastní zpracování

Podle ustanovení § 87b zákona č. 361/2000 Sb. se dopravně psychologickým vyšetřením zjišťuje psychická způsobilost k řízení motorových vozidel. Dopravně psychologické

vyšetření je ale tímto zákonem nařízeno pouze řidičů skupin vozidel C1 + E, C, C + E s celkovou hmotností nad 7 500 kg a skupin D1, D1 + E, D, D + E před zahájením výkonu činnosti, poté ve věku 50 let a dále každých pět let. Dopravně psychologickému vyšetření se musí podrobit i žadatel o vrácení řidičského oprávnění, který dosáhl 12 bodů, kterému byl soudem udělen zákaz řízení, kterému udělil zákaz řízení správní orgán na dobu nejméně 6 měsíců a ten kdo se zavázal zdržet se řízení z důvodu podmíněného odložení návrhu na potrestání. Pro přijetí do autoškoly a získání řidičského oprávnění není dopravně psychologické vyšetření nařízené. Podle odpovědí komisařů by bylo vhodné vyšetření nařídit již před zahájením výuky a výcviku. Psychická způsobilost k řízení motorových vozidel by měla být zjišťována dříve, než bude řidiči udělen zákaz řízení za porušení právních předpisů. V otázce č. 19 někteří komisaři navrhují, aby bylo nařízeno dopravně psychologické vyšetření až po neúspěšné zkoušce. Např. pokud by žadatel neuspěl třikrát z testu.

Graf 16 Absolvování dopravně psychologického vyšetření před výukou



Z grafického znázornění je zřejmé, že téměř $\frac{3}{4}$ odpovědí jsou pro zavedení povinnosti dopravně psychologického vyšetření ještě před zahájením výuky a výcviku.

Dopravně psychologickým vyšetřením se zjišťuje pozornost, soustředění, přesnost a rychlost reakcí. Zjišťuje se, jak testovaná osoba zvládá základní anamnestické údaje,

které předpokládají riziko vzhledem k bezpečnému chování v dopravě. Zjišťují se anamnestické údaje vztahující se k řidičské praxi, psychická výkonnost z hlediska kvality a kvantity, struktura a dynamika osobnosti (Šucha, Rehnová, Kořán, Černochová, 2013, s. 26).

V EU jsou státy, kde pro skupinu 1 (motocykly a osobní automobily) není povinnost absolvování lékařské prohlídky. Směrnice v bodě 5 prohlídky nenařizuje, ale umožňuje stanovit pravidla přísnější, jak je u nás dobrou tradicí (Budský, 2011, TWIST, s. 63).

Změnou legislativy by osoby s rizikovými symptomy nebyly přijaty do autoškoly.

17. Pokud vzniknou zkušební centra, odejdete pracovat do těchto center?

Tato otázka byla položena z důvodu zjištění, kolik zkušebních komisařů by neodešlo vykonávat současnou činnost do zkušebních center a raději by zůstali na ORP vykonávat jinou činnost. Otázka se netýká přímo podmínek výuka, výcviku a zkoušek řidičů, ale lze dovodit případnou ochotu komisařů např. střídat zkušební místa, tak jak je to uvedeno v „Návrhu věcného záměru zákona o odborné a profesní způsobilosti k řízení motorových vozidel“.

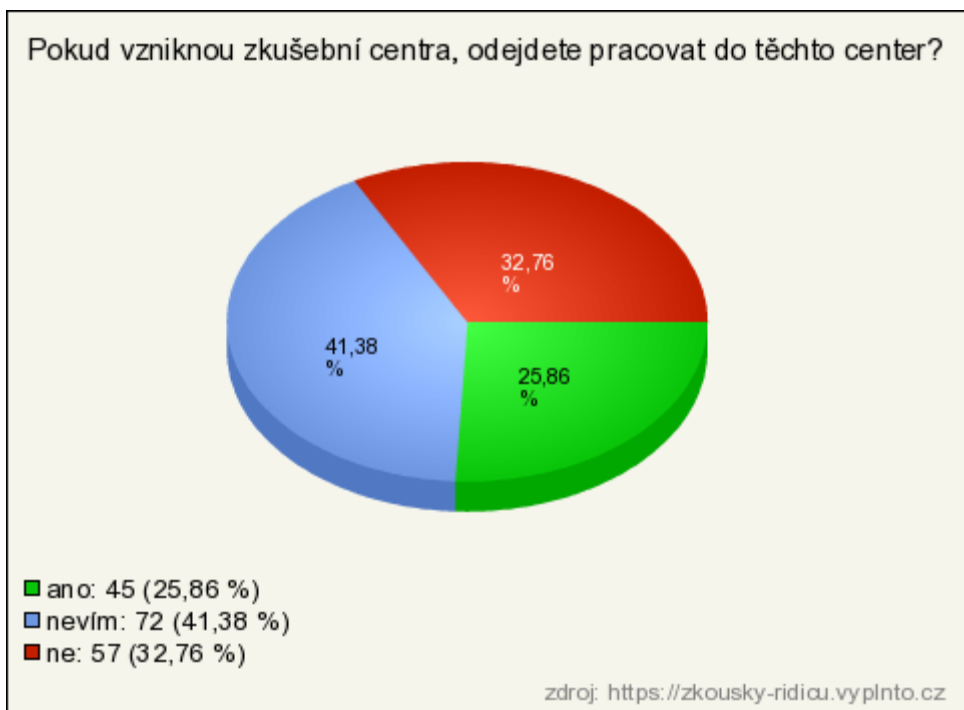
Tabulka 18 Odejdou komisaři pracovat do zkušebních center

odpověď	ano	nevím	ne
počet	45	72	57

Zdroj: Dotazníkové šetření - vlastní zpracování

Otázka by do určité míry mohla být vnímána spekulativně. Dosud není jasné, zda zkušební centra vzniknou. Komisaři o navrhované změně vzniku zkušebních center vědí. Do jaké míry se mohli seznámit dopodrobna s dokumentem, který změny řeší, ale není zřejmé. Z praxe schvalování legislativních změn je známo, že předkládaný návrh bývá často pozměněn. Komisaři, kteří odpověděli ano, by byli ochotni svoji činnost vykonávat i za nejistých podmínek, možná i horších, než doposud.

Graf 17 Odejdou komisaři pracovat do zkušebních center



Z grafického znázornění je zřejmé, že komisaři nemají úplnou představu o navrhované změně. Je proto logické, že nejvíce komisařů neví, zda by šli do zkušebních center pracovat. Někteří komisaři vykonávají činnost zkušebního komisaře jen na částečný úvazek. To znamená, že vykonávají další činnost na ORP. Vykonávají např. funkci vedoucího odboru nebo technika na registru vozidel. Tito komisaři by zřejmě raději zůstali vykonávat tuto jinou činnost na současném pracovišti.

V souvislosti s následující otázkou č. 18 si lze dovodit určitou představu o práci komisařů.

18. Máte pro výkon zkušebního komisaře odpovídající pracovní podmínky?

Tato otázka byla položena z důvodu zjištění pracovních podmínek zkušebních komisařů. Při dobrých pracovních podmínkách mohou komisaři provádět kvalitně zkoušky řidičů a naopak. V návaznosti na předcházející otázku č. 17 by v případě velkého počtu negativních odpovědí u této otázky, znamenalo, že je potřeba zlepšit podmínky pro práci komisařů.

Tabulka 19 Mají zkušební komisaři odpovídající pracovní podmínky

odpověď	ano	ne
počet	135	39

Zdroj: Dotazníkové šetření - vlastní zpracování

Negativní odpovědi mohou být od komisařů, kteří musí vykonávat ještě jinou činnost, než zkoušky řidičů. Určitá nespokojenost bude všeobecně u části jakýchkoliv zaměstnanců vždy. Proto z výsledků vyplývá, že není zásadní potřeba měnit podmínky pro práci zkušebních komisařů.

Graf 18 Mají zkušební komisaři odpovídající pracovní podmínky



Legislativou nejsou nastavené standardy, které musí ORP poskytnout zkušebním komisařům. Veškeré správní poplatky za zkoušky řidičů (viz. bod 10.6) jsou příjmem ORP, proto činnost zkušebních komisařů je pro ORP spíše ekonomickým přínosem. Technické vybavení pro zkušební komisaře obcím s rozšířenou působností poskytuje ministerstvo dopravy.

19. Máte další návrhy pro zvýšení úrovně řidičských kvalit nových řidičů?

U této jediné otevřené otázky celkem 61 komisařů napsalo nějaký návrh. To svědčí o aktivním přístupu komisařů a také o určitých potřebách změn. Odpovědi jsou dále rozepsány a krátce okomentovány.

1. Větší počet kontrol ze strany policie na pozemních komunikacích.

Kontroly jsou zajisté potřeba, ale tato diplomová práce neřeší represi, ale naopak preventivní opatření.

2. Jízda na polygonu resp. Jiné zkušební dráze, nácvik rizikových situací např. smyk.

Tento návrh souvisí s otázkou č. 14, kde je zřejmé, že žadatelé nejsou připraveni na krizové situace.

3. Zrušit ISP, zkoušky 3x pokus a pak nový kurz.

Zrušit individuální studijní plán (viz bod 7.2.4) by znamenalo pro žadatele absolvovat všechny minimálně povinné hodiny výuky. V současné době může žadatel opakovat zkoušku po pěti pracovních dnech po dobu 6 měsíců (viz bod 10.5). Jednalo by se o zpřísnění podmínek zkoušky, tím by byla zkouška náročnější. Žadatelé by se lépe připravili na zkoušku. Nízký poplatek za opakovanou zkoušku není motivační.

4. Systém udělování řidičského oprávnění „na zkoušku“.

Bude zaveden, pokud ministerstvo dopravy zvolí systém státu, kde toto funguje.

5. Zajistit zákonem a důslednou kontrolou kvalitní výuku a výcvik, poskytovanou profesionálními učiteli, kteří budou pro tuto činnost mít patřičné vzdělání (včetně pedagogického) a v pravidelných intervalech bude zajištěno jejich další vzdělávání a zdokonalování (jako u zk. komisařů).

Návrh je v souladu s otázkami č. 2, 3, 4, 7.

6. K otázce 16. Toto by měl ošetřit registrující lékař ve svém posudku a měl by za to taky přebírat zodpovědnost. Jinak je to tahání peněz z lidí.

Dopravně psychologické vyšetření by žadatel musel platit v každém případě.

7. Zvýšení počtu hodin výcviku

V současné době je stanoven minimální počet hodin výcviku (viz příloha C a D), v případě potřeby může žadatel absolvovat více hodin (viz bod 8.4).

8. AŠ by neměly být pro získání ŘO povinné, příprava by měla být možná i bez nich (složit test z teorie a pak do provozu s držitelem ŘO) nebo by si žadatel zaplatil v AŠ pouze hodinově tolik, kolik individuálně potřebuje.

Návrh je odpovědí na otázku č. 15.

9. Výcvik v autoškole provádět až po složení zkoušky z teorie (test), omezený počet závěrečných zkoušek z teorie (celkem 3x).

Jednalo by se o zpřísnění podmínek, což je odpověď na otázku č. 6.

10. Řidičák na zkoušku (viz návrh 4.)

11. Zrušit individuální výuku a výcvik pro žadatele o první řidičský průkaz.

V současné době je individuální výuka výcvik nelze uplatnit pouze u skupin D1, D, D1+E a D+E. (viz bod 7.2.4)

12. ŘP na zkoušku pro skupinu B, C

Pokud je zaveden řidičský průkaz na zkoušku, je nejčastěji zaveden pro nové řidiče tj. skupiny A a B.

13. Pravidelné školení všech řidičů.

Pravidelní školení se vztahuje pouze na držitele průkazu profesní způsobilosti řidiče (§ 48 zákona č. 247/2000 Sb.). Bylo by kapacitně a finančně náročné zajistit školení téměř sedmi miliónů řidičů. Některé státy EU nařizují ve zkušební době novým řidičům, aby se zúčastnily zdokonalovacího kurzu.

14. Výcvik v řízení vozidla by měl následovat až po úspěšném zvládnutí zkoušky z PPK.

Takto zněl původní Návrh ministerstva (viz rozhovor s panem L. Malým).

Další nejčastější návrhy jsou shrnuty do následujících bodů a již nejsou komentovány:

15. Zrušení individuálního studijního plánu nebo zrušení individuálního studijního plánu u prvořidičáků.

16. Zavedení řidičáku na zkoušku a řízení prvořidičů pod dohledem.

17. Zlepšení kontrolní činnosti nad autoškolami.

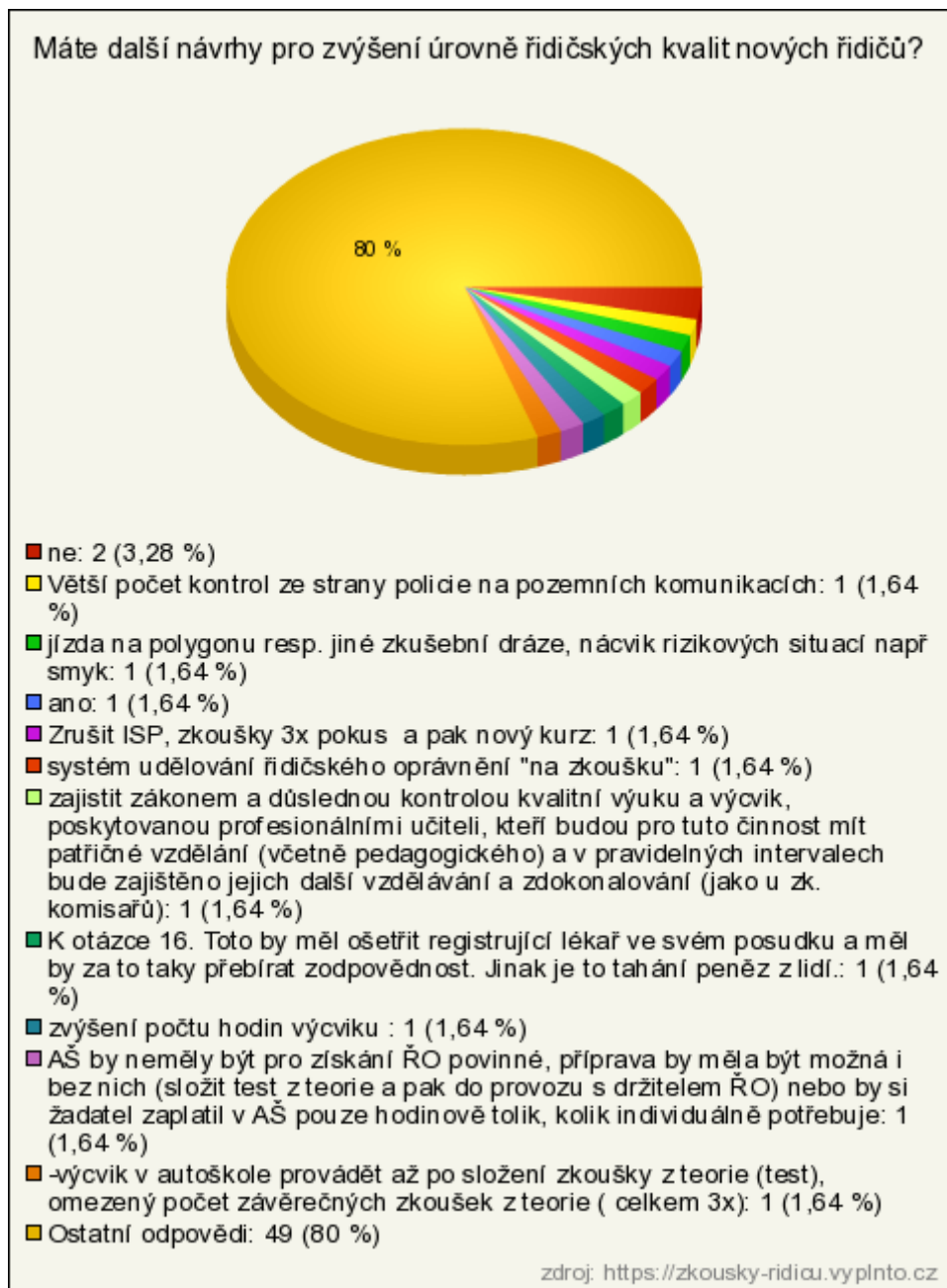
18. Zavedení videozáznamu u zkoušky.

19. Stanovení pevné min. ceny za kurz.

20. Nařízení dopravně psychologického vyšetření po neúspěšné (třetí) zkoušce.

21. Jízda zručnosti za ztížených podmínek, za napodobení deště, kluzké plochy atd.

Graf 19 Další návrhy pro zvýšení řidičských kvalit



V grafickém zobrazení jsou návrhy uvedeny jako každý jiný, protože nejsou doslovně stejné. Dostí návrhů se ale obsahově shoduje a jsou v souladu s výsledky předchozích otázek.

12.5 Rozhovor s JUDr. Romanem Kočím, MBA, MSc

Rozhovor s dlouholetým pracovníkem Krajského úřadu Plzeňského kraje JUDr. Romanem Kočím, MBA, MSc, který vykonává funkci právníka odboru dopravy a silničního hospodářství a současně byl 14 let členem a předsedou zkušební komise učitelů autoškol, byl proveden dne 20. září 2016. Rozhovor byl proveden z důvodu výsledku odpovědí zkušebních komisařů na dotazníkové otázky, hlavně výsledků u otázky č. 7.

Panu Kočímu bylo položeno 5 otázek.

1. Kolik učitelů autoškoly je v plzeňském kraji?
2. Existuje centrální evidence učitelů autoškoly?
3. Jaká je úroveň znalostí budoucích učitelů autoškoly?
4. Myslíte si, že by bylo vhodné legislativně nařídit pravidelné školení učitelů autoškoly?
5. Byl by krajský úřad schopen přezkušovat stávající učitele autoškoly?

1. Kolik učitelů autoškoly je v plzeňském kraji?

Krajský úřad Plzeňského kraje vyzkoušel od května 2002 celkem 280 žadatelů o osvědčení pro učitele výuky a výcviku.

S učiteli, kteří získali osvědčení před vznikem krajských úřadů, evidujeme v současné době 650 učitelů autoškoly. Toto číslo není zcela přesné, protože neznáme počty učitelů, kteří zemřeli.

2. Existuje centrální evidence učitelů autoškoly?

Krajský úřad zasílá Oznámení k zápisu do evidence učitelů a registru řidičů pouze na ORP podle místa bydliště držitele nového/rozšířeného osvědčení učitele. Pracovník registru řidičů na ORP zapíše do Centrálního registru řidičů (programu Eliška), že řidič je držitelem osvědčení učitele autoškoly. Do Centrálního registru řidičů se zapisuje seznam učitelských oprávnění výuky, pravidla o provozu vozidel, teorie řízení a zásady bezpečné jízdy, ovládání a údržby vozidla, výcvik v řízení vozidla, výcvik praktické údržby vozidla a pro které skupiny vozidel oprávnění platí. Z těchto předmětů je učitel zkoušený. Dále se eviduje evidenční číslo protokolu, číslo osvědčení a datum vydání. Krajský úřad ale neví, zda zasláné údaje byly do registru zapsány. V registru nemusí být zapsány ani učitelé, kteří získali osvědčení před vznikem krajských úřadů. Pokud by všichni učitelé byli zapsáni

v registru řidičů, který je centrální, tak by teoreticky centrální evidence byla možná. Že centrální evidence ale nefunguje, svědčí i to, že ministerstvo dopravy si naposledy v březnu 2011 vyžádalo od všech krajských úřadů seznamy učitelů autoškoly. Krajské úřady evidují vydaná osvědčení, které vydaly novým učitelům a které vyměnily za dřívější osvědčení. Jak je výše uvedeno, není ale přesně evidován úbytek učitelů. Žádná evidence není na zjištění aktivních/neaktivních učitelů. Aktivní učitelé musí být zapsáni v registraci autoškoly. Učitel může být zapsaný u více autoškol. Registraci autoškol provádí ORP. Centrální registr autoškol není.

3. Jaká je úroveň znalostí budoucích učitelů autoškoly?

Dostí velká část žadatelů o osvědčení učitele autoškoly jsou rodinní příslušníci provozovatelů autoškol, které vznikly po roce 1990. Autoškoly zakládali tehdejší učitelé Svazarmu. Úroveň znalostí u zkoušek žadatelů o osvědčení učitele autoškoly je různá. Pokud žadatel u zkoušky neuspěje, opakuje pouze tu část, z které neuspěl. Opakovat může pouze jednou. Z 290 žadatelů celkem 10 neuspělo vůbec a ostatní uspěli buď napoprvé, nebo na druhý pokus. Opakovat zkoušky muselo téměř 1/3 žadatelů. Učitelé nejsou zkoušeni z dopravní psychologie, pedagogiky a rétoriky. Někteří učitelé nemají dobré komunikační schopnosti.

4. Myslíte si, že by bylo vhodné legislativně nařídit pravidelné školení učitelů autoškoly?

Na otázku bylo sděleno, že s nařízením pravidelného školení učitelů by pan Kočí souhlasil. Úroveň odborných znalostí učitelů je potřeba zvýšit. Mezi znalostmi učitelů jsou rozdíly. V dopravní legislativě je mnoho změn a učitelé nejsou nuceni se zdokonalovat. Složitější by byla samotná realizace školení. Musely by vzniknout školící organizace, které by byly kapacitně schopné učitele školit. Kapacita by musela odpovídat počtu učitelů, rozsahu hodin a četnosti školení.

5. Byl by krajský úřad schopen přezkušovat stávající učitele autoškoly?

V současné době Krajský úřad Plzeňského kraje provádí zkoušky učitelů autoškoly přibližně jedenkrát za měsíc. Členové zkušební komise jsou dva zaměstnanci krajského úřadu, jeden zaměstnanec Besipu a jeden zaměstnanec (zkušební komisař) magistrátu města Plzně. Počty vyzkoušených učitelů jsou uvedeny v odpovědi na otázku č. 1. Pokud by se vycházelo z těchto čísel a předpokladu přezkušování učitelů po pěti letech, jako u zkušebních

komisařů, tak to vychází cca 150 zkoušek/rok. K současným 20 nových zkoušek/rok by přibýlo cca 130 přezkoušení/rok. To by znamenalo adekvátní personální navýšení. Poté by přezkušování učitelů bylo možné.

12.6 Rozhovor s Mgr. Karlem Bezděkovským

Rozhovor s Mgr. Karlem Bezděkovským byl proveden dne 24. listopadu 2015. Pan Bezděkovský pracoval dříve jako zkušební komisař v Praze a nyní několik let pracuje na ministerstvu dopravy. Pracoval jako vedoucí Oddělení kvalifikace řidičů – O 161 a od září 2015 nahradil ve funkci Ing. Pavla Nahodila, takže vykonával funkci ředitele Odboru agend řidičů – O 160. Pan Bezděkovský byl také častým předsedou komise pro přezkušování zkušebních komisařů.

S pane Bezděkovským byl veden volný rozhovor. Z rozhovoru jsou vyňaty pouze nejdůležitější poznatky.

1. V roce 2016 připravuje ministerstvo dopravy změny zákonů č. 247/2000 Sb. a č. 361/2000 Sb. Návrh změn proběhne ve sněmovně 3. čtení dne 9. prosince 2015. Účinnost změn by měla být od poloviny února 2016. Už teď se ale ví, že projdou jen některé změny. Navrženy jsou změny rozsahu odpovědnosti zkušebních komisařů a také změny jejich pravomocí. To ale nebude schváleno. Bude schváleno, že pokud žadatel neuspěje z testu, nebude pokračovat ve zkoušce jízdou. Bude zaveden záznam o zkoušce.
2. V legislativě není taxativně vymezena zdravotní způsobilost pro zkoušku řidičů.
3. Není možno kontrolovat výuku v autoškole.
4. Možnost zavedení statistiky ujetých kilometrů při výuce.
5. Učitelé autoškoly by se měli vzdělávat ve školicím středisku a přezkušování jako zkušební komisaři. Potřeba určit počet hodin výuky. U autoškol by se snížila cenová konkurence a zvýšila by se konkurence v kvalitě. Žadatele by měla zajímat kvalita. Žadatelé by měli vyhledávat autoškoly na doporučení. Statistiky úspěšnosti u zkoušky jsou různé. Zavedením veřejného přístupu k výsledkům zkoušek by bylo ovlivněno konkurenční prostředí. Výstupní kontrola zkouškou je ideální hodnocení. Žadatel půjde tam, kde ho to naučí lépe. V důsledku to bude mít vliv na zvýšení bezpečnosti dopravy.
6. Ministerstvo připravuje změnu eTestů. Možnosti změn jsou ale omezeny financemi. Např. testy nebudou v cizím jazyce, takže budou zatím stále prováděny s tlumočnickem. Tím nebude odstraněn problém možnosti nápovědy ze strany tlumočnicka.

6. Ze strany Evropské komise je ČR vyčítána „řidičáková turistiku“. Stále je pro jednodušší získat zpět řidičský průkaz v ČR, než např. v SRN.

7. Od června 2015 byla zřízena pracovní skupina, která připravuje zřízení zkušebních center. Do konce roku 2016 by měl být vypracován konečný návrh varianty zkušebních center. Nejspíše to bude organizace pod ministerstvem dopravy, jako je Centrum služeb pro silniční dopravu. Možná by se jednalo o státní podnik, z důvodu jasného finančního toku peněz. Organizace by neměla být ztrátová i při platu komisařů ve 13. platové třídě.

8. Zavedení řidičského průkazu na zkoušku bude provedeno podle jednoho státu, kde tento institut již funguje a podle tohoto vzoru bude zaveden.

9. Dopravně psychologické vyšetření před výukou a výcvikem zatím zavedeno nebude, ale v budoucnu se o tom uvažuje u prvořidičáků, tj. u motocyklu a u skupiny B.

10. Učitel autoškoly nemůže provést dechovou zkoušku u žadatele před výukou.

11. Měl by být samostatný zákon o řidičských průkazech. Část přesunout do zákona č. 247/2000 Sb.

12. V Rakousku je individuální výcvik tradicí u čtyřkolových vozidel. V ČR do padesátých let autoškola povinná nebyla, ale žadatelé tam chodili. Od padesátých let zřízení Svazarm a výuka s výcvikem prováděna pouze v autoškole. Případné změny by řešilo ministerstvo dopravy pouze svou oblast a další by řešily živnostenský a finanční úřady. Ministerstvo dopravy o změně neuvažuje.

13. Motorkáři budou muset provádět zvláštní jízdní úkony v první části zkoušky z jízdy. Bude to mít pozitivní vliv na snížení nehodovosti. Pro žadatele bude ale získání řidičského průkazu dražší.

14. Ke skupině řidičského oprávnění B byla v ČR zavedena možnost řídit motocykl o objemu do 125 cm³ a automatickou převodovkou (skútr). Je to v rozporu se zpřísňováním získávání řidičského oprávnění na motocykl. Ministerstvo dopravy bude sledovat statistiky nehodovosti motocyklů. Statistiky vedou pojišťovny a Policie ČR vede statistiky od 100 000 Kč. V případě negativního vlivu na nehodovost, bude možnost řídit skútr u skupiny B zrušena.

Na základě současné legislativy nelze kontrolovat výuku v autoškole.

15. V posledních čtyřech letech byla zvýšena kvalita zkušebních komisařů. Bylo toho docíleno způsobem školení a náročnými prolongacemi.

13 Výsledky a diskuze

V této diplomové práci byl v teoretické části popsán právní rámec zadaného tématu. Následnou komparací právních předpisů v praxi bylo se zaměřením na zvolený cíl práce zjištěno následující.

13.1 Legislativa

Poslední významná změna legislativy ČR byla provedena 19. ledna 2013 na základě implementace směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES, kterou k tomuto datu musely přijmout všechny členské státy. Legislativa EU a tudíž i legislativa členských států je zaměřena na způsob provádění zkoušek řidičů. Důvodem je argumentace, že když budou náročnější závěrečné zkoušky, budou řidiči lépe připravováni. S tímto názorem se ztotožňuje pouze polovina dotazovaných zkušebních komisařů. Žadatelé jsou připravováni pouze na úspěšné složení zkoušky. Zkouška ale musí být nastavena na přijatelné hranici obtížnosti. Nelze požadovat od žadatelů stoprocentní znalosti a dovednosti. Tomuto odpovídá také rozdílný názor komisařů na zpřísnování podmínek testu. Zpřísnění podmínek při vyhodnocení testů by komisaři doporučili pouze u otázek řešících dopravní situaci (křížovky).

Bylo zjištěno, že legislativa EU ponechává v problematice nových řidičů členským státům volnost v úpravě některých podmínek. Jedná se např. o stanovení věku, kdy může být vydán řidičský průkaz. Nejnižší věk je stanoven pro malé motocykly. Je přitom všeobecně známo, že motocyklisté jsou na silnici velmi zranitelní. Z důvodu zkvalitnění řidičských dovedností byly od listopadu 2015 zpřísněny závěrečné zkoušky pro motocykly. V první části zkoušky z jízdy musí žadatel předvést zvláštní jízdní úkony. V druhé části zkoušky jezdí žadatel na motocyklu v provozu sám a komisař jezdí za ním. Mohlo by se zdát, že zkouška bude pro žadatele těžší, když jezdí na motocyklu sám, ale pro komisaře je obtížnější hodnotit žadatele, pokud s ním není v kontaktu. Toto může být jeden z důvodů, proč komisaři zpřísnovat zkoušky spíše nedoporučují.

Oblast přípravy řidičů legislativa EU příliš neupravuje. Členské státy tohoto využívají a umožňují výuku nebo výcvik s neučitelem bez autoškoly nebo alespoň kombinaci obou způsobů. V ČR se žadatel na zkoušky může připravit pouze v autoškole. V autoškole musí absolvovat stanovený minimální počet hodin výuky a výcviku. Ministerstvo dopravy ČR

o zavedení možnosti přípravy žadatelů bez autoškoly zatím neuvažuje. Zkušební komisaři se také přiklání k přípravě pouze v autoškole.

13.2 Učitelé autoškoly

V autoškole může vyučovat pouze učitel, který splňuje dané požadavky a je držitelem profesního osvědčení. Učitel připravuje žadatele pouze tak, aby uspěli u závěrečné zkoušky. To ale nemůže stačit pro následné samostatné řízení motorového vozidla. Některé členské státy proto zavedli institut řídičského průkazu na zkoušku. V době řízení ve zkušební době jsou v jednotlivých státech různě upraveny podmínky. Řidiči, kteří poprvé získali řídičský průkaz, mohou ve zkušební době řídit pouze s omezenou max. rychlostí nebo řídit pod dohledem.

To, že autoškola připravuje pouze na zkoušky, je způsobené cenovou konkurencí autoškol. Provozovatelé autoškol mohou snižovat náklady např. individuálním studijním plánem. V tomto případě výuka obsahuje pouze ¼ min. vyučovací doby. Důsledkem je, že žadatelé se na internetu učí pouze testové otázky a ostatní potřebné znalosti nemají. Na tomto se zkušební komisaři celkem jednoznačně shodli. Řidiči nemají dostatečné teoretické znalosti, které by mohli uplatnit při řízení. Žadatelé nejsou dostatečně připravováni ani při výcviku. Výuka jízdy probíhá většinou za optimálních podmínek. Výcvik nemusí probíhat v noci, za deště, na dálnici nebo za jiných náročnějších podmínek, kdy by mohla nastat krizová situace.

Průzkumem bylo zjištěno, že kvalita znalostí učitelů autoškoly není dobrá. Zároveň jsou velké rozdíly mezi přípravou žadatelů v jednotlivých autoškolách. Řidiči mají znalosti a dovednosti pouze takové, které získali od učitele autoškoly. Nelze spoléhat, že se noví řidiči budou připravovat sami. Pokud učitel autoškoly nemá dostatečné znalosti, nebudou ani noví řidiči dostatečně připraveni. Je proto potřeba se zaměřit na učitele autoškoly, aby byli schopni provést kvalitní výuky a výcvik. Legislativa ČR upravuje pouze podmínky před započítáním činnosti učitele autoškoly, ale už neřeší žádné povinné průběžného prohlubování znalostí. Učitelům není nařízeno ani pravidelné přezkušování. Postupem času nastanou rozdíly mezi znalostmi učitelů tím, že někteří si průběžně znalosti prohlubují a naopak někteří využívají legislativní benevolence a průběžně se nezdokonalují. Kvalifikovaní učitelé dokáží lépe připravit žadatele a naopak.

Žadatelé spíše preferují autoškoly podle ceny a podle nejsnazšího získání řidičského průkazu. Kvalitu výuky a výcviku zřejmě nepožadují. Nejvíce návrhů od komisařů bylo na zrušení možnosti individuálního studijního plánu. Dosti návrhů bylo také na zvýšení počtu vyučovacích hodin. To vše svědčí o nutnosti zlepšit výuku a následně zlepšit i výcvik. Řešením by bylo nařídít učitelům autoškoly pravidelné prohlubování znalostí a po určitém čase povinné přezkoušení. Na potřebě nařízení povinného a pravidelného vzdělávání učitelů se shodlo téměř 98 % zkušebních komisařů. Dle vyjádření pracovníka ministerstva dopravy je úroveň znalostí zkušebních komisařů vysoká a současní komisaři jsou odborníky na problematiku silničního provozu. Komisaři s učiteli přichází do styku při zkouškách žadatelů. Při hodnocení žadatelů mohou komisaři poznat, které pochybení bylo provedeno z důvodu neznalosti nebo v ještě horším případě, může komisař poznat, že učitel problematiku špatně vysvětlil a proto žadatel udělal chybu.

Legislativa je zaměřena na kvalitu a kontinuální kontrolu činnosti zkušebních komisařů. Kvalitu zkušebních komisařů legislativa již vyřešila. Zkoušky řidičů jsou prováděny na dobré úrovni, přesto je potřeba zlepšit připravenost absolventů autoškol. Řidiči musí být vedeni k tomu, aby se za volantem chovali zodpovědně a podle předpisů a to nejen u zkoušky. K zodpovědnému přístupu by měli být žadatelé vedeni již od dětství v rodině a ve škole. Poslední, kdo může ovlivnit jejich přístup k řízení před získáním řidičského průkazu je učitel autoškoly. Za desítky vyučovacích hodin může učitel systémově působit nejen na skutečnou připravenost, ale i na chování mladých řidičů.

Učitel autoškoly se na svoji činnost připravuje v autoškole. Budoucí učitel je připravován v autoškole zase učitelem autoškoly. Učitel autoškoly je připravován stejným učitelem, jako je připravován žadatel o řidičské oprávnění. Příprava probíhá z dopravní psychologie, pedagogiky a rétoriky atd. učitelem, který nemusí mít vzdělání v těchto oborech. Z těchto jmenovaných oblastí nejsou učitelé zkoušeni při získání profesního osvědčení. Komunikační schopnosti tak nejsou nijak ověřovány.

Nedostatečnou kvalifikaci učitelů je možné zvýšit již při jejich přípravě. Příprava by mohla probíhat formou samostatných speciálních kurzů. Speciální kurzy pedagogického minima, psychologie a rétoriky. V současné době jsou takovéto kurzy nabízeny. Některé kurzy by bylo možno provádět celé nebo alespoň částečně online. Z oblasti výuky by učitelé mohli absolvovat teorii řízení a zásady bezpečné jízdy na profesionálních motoristických

polygonech, kterých několik takovou výuku provozuje. Ke zkouškám na krajském úřadě by musel budoucí učitel doložit absolvování předepsaných kurzů.

Pro nastavení podmínek pravidelného školení a přezkoušení učitelů lze vycházet z podmínek určených pro zkušební komisaře. Učitelé autoškoly by museli každoročně absolvovat školení a po pěti letech se podrobit přezkoušení.

14 Závěr

Česká republika jako ojedinělá vykazuje stoupající počty usmrčených řidičů ve věku 14 až 24 let. Také celková nehodovost je ve srovnání s vyspělými evropskými státy nadprůměrně vysoká. Je potřeba hledat veškeré možnosti, jak nepříznivý stav zlepšit. Snahu snížit dopravní nehodovost mají samozřejmě všechny státy. Snížení nehodovosti lze dosáhnout omezením příčin dopravních nehod. Dopravní nehody vznikají z mnoha různých příčin, ale ve více než 90 % zavíní dopravní nehodu lidský faktor. Je proto racionální věnovat pozornost znalostem a schopnostem mladých řidičů.

Také proto by hlavním přínosem této diplomové práce mělo být zvýšení znalostí a schopností začínajících řidičů. Diplomová práce je zaměřena konkrétně na výuku, výcvik a zkoušky žadatelů o řidičské oprávnění. Pohledem odborné veřejnosti a hlavně pohledem zkušebních komisařů byly zjišťovány nedostatky současného systému a potřebné změny.

Výuka, výcvik a zkoušky žadatelů o řidičské oprávnění upravuje legislativa ČR především zákonem č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů a zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). Tyto zákony a prováděcí vyhlášky byly výrazně měněny s účinností od 19. ledna 2013 implementací směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES o řidičských průkazech. Snahou EU je zajistit jednotnost provádění zkoušek řidičů. Harmonizací práva mezi jednotlivými státy je zajištěna jednotnost provádění zkoušek řidičů. Proces výuky, výcviku a zkoušek řidičů je popsán v teoretické části této diplomové práce. Analýzou legislativy a odborné literatury bylo zjištěno, že hlavní důraz je kladen na úpravu zkoušek řidičů a na odbornost zkušebních komisařů. Bylo zjištěno, že se předpokládá přizpůsobení výuky a výcviku náročnější zkoušce. S tímto názorem se ne zcela ztotožňují zkušební komisaři. Náročnost zkoušky řidičů nemůže být nepřiměřeně náročná tak, aby prověřila veškeré potřebné znalosti a dovednosti nových řidičů. V současné době jsou zkoušky

poměrně náročné, přesto hodnocení výuky a výcviku není dobré. Autoškola připravuje žadatele pouze na zkoušky a ostatní potřebné dovednosti a znalosti nevyučuje. Důvodem je cenová konkurence mezi autoškolami a to, že žadatelé požadují získání řidičského průkazu za co nejjednodušších podmínek. Celková kvalita přípravy na silniční provoz není požadována. Zkoušky jsou většinou prováděné obdobným způsobem na podobné trase tak, aby s žadatelem absolvoval předepsané úkony.

Řidiči nejsou připraveni na krizové situace. Pouze u zkoušky na motocyklu bylo zavedeno provádění zvláštních jízdních úkonů a následná samostatná jízda žadatele v silničním provozu. Důsledkem je ale obtížnější posuzování dovedností a vyhodnocení jízdy, pokud zkušební komisař nejede se zkoušeným žadatelem. Ze zjištěných poznatků vyplývá, že zpřísněním podmínek zkoušky se příliš kvalita výuky a výcviku nezlepší.

Kvalitu výuky a výcviky lze zvýšit i jiným způsobem, než přísnější zkouškou. Řešením je zvýšení odborných znalostí učitelů autoškoly. Úroveň znalostí učitelů byla v dotazníkovém šetření hodnocena průměrnou známkou 3. Učitel, který nezná dokonale problematiku, nemůže řádně naučit a připravit řidiče pro samostatné řízení. Samozřejmě, že ne všichni učitelé jsou špatní. Proto jsou mezi autoškolami zjištěny rozdíly v kvalitě výuky.

Nutnost zlepšení kvality znalostí učitelů autoškoly potvrzuje názor téměř 98 % zkušebních komisařů, že učitelům autoškoly by mělo být nařízeno povinné a pravidelné vzdělávání. Legislativa EU ponechává členským státům volnost v oblasti výuky, výcviku a kvalifikačních podmínek učitelů. Důsledkem jsou rozdílné požadavky pro povinnou přípravu řidičů v jednotlivých státech. Na druhou stranu je příhodné této benevolence využít a stanovit podmínky pro učitele autoškoly tak, aby jejich odborné znalosti byly na lepší úrovni.

Je potřeba začít změnou již od přípravy budoucích učitelů autoškoly. Nelze budoucí učitele autoškoly připravovat nekvalifikovaným učitelem. Učitelé by se měli připravovat nejen v autoškole, ale částečně i pomocí speciálních kurzů. Kurzy psychologie, pedagogiky, rétoriky a bezpečné jízdy již existují, takže tato změna je jednoduše aplikovatelná. Je potřeba učitelům nařídit i následné pravidelné školení a přezkoušení. Pravidelné školení a přezkoušení musí absolvovat i zkušební komisaři. Každoroční a týdenní školení, jako mají komisaři, by bylo pro učitele až příliš rozsáhlé. Kapacitně by bylo obtížné takové školení provádět pro všechny učitele a v takovém rozsahu. Stanovení obsahu a délky pravidelného

školení by mělo být podle rozsahu oprávnění učitele. Školení by bylo prováděné ve speciálních organizacích. Rozšíření činnosti, stávajících motoristických polygonů pro bezpečnou jízdu, by bylo vhodné pro provádění takového školení učitelů. Pro stanovení kapacitních potřeb by bylo potřeba znát přesné počty učitelů autoškol a rozsah jejich oprávnění.

Učitele autoškoly evidují krajské úřady. Do centrálního registru řidičů ale profesní osvědčení zapisuje ORP příslušná podle místa bydliště učitele. Tím vznikají nepřesnosti v záznamech. Nejsou známy počty zesnulých učitelů a hlavně nejsou známy počty aktivních učitelů, protože neexistuje centrální evidence autoškol. Autoškoly jsou registrovány pouze u ORP. Dle vyjádření pracovníka krajského úřadu, by přezkoušení učitelů autoškoly bylo možné.

Učitelé autoškoly jsou klíčovým faktorem v přípravě žadatelů. Pokud budou učitelé autoškoly kvalifikovaní a mít vyšší odborné znalosti, dokáží lépe a profesionálně připravit žadatele. Správné návyky z autoškoly, získané od učitele si řidiči ponесou s sebou do budoucna. Bude dosaženo vyšší odborné připravenosti nových řidičů a postupem času se bude zvyšovat odborná způsobilost dalších řidičů. Kvalitně připravení řidiči dokáží lépe zvládat řízení vozidel.

Zvýšení reálné připravenosti řidičů pro praktický provoz bude mít v důsledku pozitivní vliv na snížení nehodovosti. Snížením nehodovosti bude naplněn celospolečenský cíl.

Navržené změny lze hodnotit jako realizovatelné, v souladu s ústavním pořádkem ČR, s právem EU a mezinárodními smlouvami.

Tato diplomová práce svým zjištěním a zavedením navržených změn by mohla mít velký přínos pro celou společnost.

15 Seznam použitých zdrojů

Knižní publikace

- BERAN Tomáš, 2014. *Právní rádce pro řidiče*, Brno: CPres, 181 s. ISBN 978-80-264-0260-2.
- BUDSKÝ Roman a kol., 2011. *Evropská unie a bezpečnost silničního provozu*, Liberec: Roman Budský, 305 s. ISBN 978-80-254-9949-8.
- BUDSKÝ Roman a kol., 2011. *Projekt SWING (1. díl) – Lidský faktor a bezpečnost silničního provozu*, Liberec: Roman Budský, 160 s. ISBN 978-80-254-9945-0.
- BUDSKÝ Roman a kol., 2011. *Projekt SWING (2. díl) – Sankčně motivační systém a bezpečnost silničního provozu*, Liberec: Roman Budský, 216 s. ISBN 978-80-254-9946-7.
- BUDSKÝ Roman a kol., 2011. *Projekt TANGO. Zkušební organizace řidičů – klíčový prvek v oblasti bezpečnosti silničního provozu*, Liberec: Roman Budský, 151 s. ISBN 978-80-254-9948-1.
- BUDSKÝ Roman a kol., 2011. *Projekt TWIST – Návrh nové koncepce přípravy řidičů*, Liberec: Roman Budský, 186 s. ISBN 978-80-254-9943-6.
- BUŠTA Pavel, KNĚŽÍNEK Jan, 2015. *Zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel s komentářem a souvisejícími předpisy (ve znění 16 novel)*. Praha: JUDr. Pavel Bušta, 196 s. ISBN 978-80-906024-0-3.
- BUŠTA Pavel, KNĚŽÍNEK Jan, SEIDL Antonín, 2013. *Zákon o silničním provozu s komentářem (ve znění 37 novel)*. Praha: Venice Music Production, 304 s. ISBN 978-80-904270-4-4.
- GERLOCH Aleš, 2013. *Teorie práva 6. aktualizované vydání*, Plzeň: Aleš Čeněk, s.r.o., 310 s. ISBN 978-80-7380-454-1.
- HORZINKOVÁ Eva, NOVOTNÝ Vladimír, 2015. *Správní právo procesní*. Praha: LEGES, s.r.o. 390 s. ISBN 978-80-7502-071-0.
- LEITNER Milan, VRANÁ Jana, 2012. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a související, s komentářem*, Praha: LINDE, 607 s. ISBN 80-7201-869-3.
- MICHÁLEK Rostislav, 2014. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Praha: Wolters Kluwer, a.s., 288 s. ISBN 978-80-7478-489-7.

- ŠUCHA Matuš, REHNOVÁ Vlasta, KOŘÁN Martin, ČERNOCHOVÁ Vlasta, SEITL Martin, 2013. *Dopravní psychologie v praxi. Výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada Publishing, a.s. 216 s. ISBN 978-80-247-4113-0.
- VOGEL, 2013. *Autoškola 2013*, Praha: Business Media CZ s.r.o., 187 s. ISBN 978-80-87388-21-1.
- WEIGEL Ondřej, 2014. *Autoškola – pravidla, značky, testy*, Brno: CPres, 333 s. ISBN 978-80-264-0366-1.

Další zdroje

- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES o řídičských průkazech.
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/123/ES o službách a vnitřním trhu.
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/59/ES o výchozí kvalifikaci a pravidelném školení řidičů některých silničních vozidel pro nákladní nebo osobní dopravu a o změně nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 a směrnice Rady 91/439/EHS a zrušení směrnice Rady 76/914/EHS.
- Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů.
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).
- Zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon).
- Zákon č. 155/1998 Sb., o komunikačních systémech neslyšících a hluchoslepých osob.
- Zákon č. 222/2009 Sb., o volném pohybu služeb.
- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.
- Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce.
- Zákon č. 168/1999 Sb., pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla).
- Zákon č. 342/2006 Sb., kterým se mění některé zákony související s oblastí evidence obyvatel a některé další zákony.
- Vyhláška č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby.

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

Vyhláška 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích.

Metodický materiál

Stanovisko Ministerstva dopravy ČR č.j.: 126/2006-160-LEG/6 ze dne 03.11.2006.

Metodická pomůcka Ministerstva dopravy ČR č.j.: 5/2016-160-ZK/1 z března 2016.

Návrh věcného záměru zákona o odborné a profesní způsobilosti k řízení motorových vozidel. Ministerstvo dopravy, odbor provozu silničních vozidel.

Judikatura

Rozsudek Krajského soudu v Plzni, spis. zn.: 30 A 14/2011 – 42, ze dne 30.11.2012.

Webové stránky

eTesty – Podpora domácího studia pro žáky autoškol [online]. [cit. 2016-10-19]. Dostupný z WWW: <http://www.etesty.cz/>

CIECA - Mezinárodní organizace zkušebních organizací k udělení řidičských oprávnění [online]. (PowerPoint). [cit. 2016-10-20]. Dostupný z WWW: <http://download.autoskol.cz/Prezentace%20CIECA.ppt#273,2,Představení CIECA>

Rada J. – Zkoušky řidičů (výsledky průzkumu) [online]. [2016-09-14]. Dostupné z WWW: <https://zkousky-ridicu.vyplnto.cz>.

Ústní sdělení

NAHODIL, Pavel. Ústní sdělení. Ministerstvo dopravy ČR. 22. července 2015.

BEZDĚKOVSKÝ, Karel. Ústní sdělení. Ministerstvo dopravy ČR. 24. listopadu 2015.

MALÝ, Ladislav. Ústní sdělení. Centrum služeb pro silniční dopravu Pardubice. 4. srpna 2016.

KOČÍ, Roman. Ústní sdělení. Krajský úřad Plzeňského kraje. 20. září 2016

16 Přílohy

Příloha A	Počet hodin základní přípravy učitelů autoškoly	105
Příloha B	Počet hodin rozšiřující přípravy učitelů autoškoly	106
Příloha C	Minimální počet hodin základní výuky a výcviku	107
Příloha D	Minimální počet hodin rozšiřující výuky a výcviku	108
Příloha E	Obsah základního školení zkušební komisaře	109
Příloha F	Obsah zdokonalovacího školení zkušebních komisařů.....	109
Příloha G	Vzor řidičského průkazu	110
Příloha H	Žádost o přijetí k výuce a výcviku	111
Příloha CH	Seznam položených otázek v rozhovorech.....	113

Příloha A Počet hodin základní přípravy učitelů autoškoly

Základní příprava učitelů výuky a výcviku			
Rozsah oprávnění pro učitele	Teorie	Praktický výcvik	Úplné
1. Legislativa (činnost autoškoly, výuka a výcvik, provoz vozidel)	10	10	10
2. Základní dopravní psychologie	18	18	18
3. Základy pedagogiky a rétoriky	22	22	22
Celkem	50	50	50
Výuka teorie			
4. Předpisy o provozu na pozemních komunikacích	6	2	8
5. Ovládání a údržba vozidla	6	2	8
6. Teorie řízení a zásady bezpečné jízdy	6	2	8
7. Předpisy o provozu na pozemních komunikacích	28		28
8. Ovládání a údržba vozidla	18		18
9. Teorie řízení a zásady bezpečné jízdy	20		20
Celkem teoretické předměty	84	6	90
Praktický výcvik			
10. Výcvik v řízení vozidla (obsahová stránka)	4	8	12
11. Řidičský тренаžér (forma získávání základních dovedností)		6	6
12. Autocvičiště (stavba překážek - rozměry)		12	12
13. Provoz na pozemních komunikacích (volby trasy pro etapy výcviku)		8	8
14. Praktická údržba vozidla	2	4	6
15. Řidičský тренаžér		6	6
16. Autocvičiště		8	8
17. Provoz na pozemních komunikacích		20	20
18. Praktická údržba vozidla		12	12
Celkem praktický výcvik	6	84	90
Minimální počet hodin			
Celkem	140	140	230

Zdroj: Příloha 2 vyhlášky č. 167/2002 Sb. – vlastní zpracování

Příloha B Počet hodin rozšiřující přípravy učitelů autoškoly

Rozšiřující příprava učitelů výuky a výcviku			
Rozšíření o oprávnění osvědčení učitele	Teorie	Praktický výcvik	Úplné
1. Legislativa (činnost autoškoly, výuka a výcvik, provoz vozidel)	5	5	5
2. Základní dopravní psychologie	3	3	3
3. Základy pedagogiky a rétoriky	1	1	1
Celkem	9	9	9
Výuka teorie			
4. Předpisy o provozu na pozemních komunikacích	3	1	4
5. Ovládání a údržba vozidla	3	1	4
6. Teorie řízení a zásady bezpečné jízdy	3	1	4
7. Předpisy o provozu na pozemních komunikacích	6		6
8. Ovládání a údržba vozidla	4		4
9. Teorie řízení a zásady bezpečné jízdy	6	3	6
Celkem teoretické předměty	25	6	28
Praktický výcvik			
10. Výcvik v řízení vozidla (obsahová stránka)	2	4	6
11. Řidičský trenažér (forma získávání základních dovedností)		2	2
12. Autocvičiště (stavba překážek - rozměry)		2	2
13. Provoz na pozemních komunikacích (volby trasy pro etapy výcviku)		4	4
14. Praktická údržba vozidla	1	2	3
15. Řidičský trenažér		2	2
16. Autocvičiště		2	2
17. Provoz na pozemních komunikacích		10	10
18. Praktická údržba vozidla		2	2
Celkem praktický výcvik	3	30	33
Minimální počet hodin			
Celkem	37	45	70

Zdroj: Příloha 2 vyhlášky š. 167/2002 Sb. – vlastní zpracování

Příloha C Minimální počet hodin základní výuky a výcviku

skupina řídičského oprávnění	Předmět výuky						Praktický výcvik v řízení vozidla						
	výuka předpisů o provozu vozidel	Výuka o ovládání a údržbě vozidla	Výuka teorie zásad bezpečné jízdy	Výuka zdravotnické přípravy	Opakování a přezkoušení	Celkem	etapa			Praktický výcvik údržby vozidla	Praktický výcvik zdravotnické přípravy	Celkem	
							1.	2.	3.				
							Autocvičiště	Minimální provoz	Sřední provoz				Sřední provoz
AM						26						18	
A1	14	1	6	2	3	26	1	2	5	5	1	4	18
A						26							18
B1	16	2	8		4		32	2	5	10	6	2	4
B	18		10			36	12			9	34		
T		10					44			4	8	7	

Zdroj: Příloha 3 zákona č. 247/2000 Sb. – vlastní zpracování

Příloha D Minimální počet hodin rozšiřující výuky a výcviku

Rozšíření ze skupiny / na skupinu	Praktický výcvik v řízení vozidla							Předmět výuky						
	etapa					Údržba vozidla	Zdravotnická příprava	Celkem	pravidla sil. provozu	ovládání a údržba vozidla	zásady bezpečné jízdy	zdravotnická příprava	Opakování a přezkoušení	Celkem
	1.		2.	3.										
	Celkem jízdy	Autocvičiště	Minimální provoz	Sřední provoz	Sřední provoz									
A1 / A	7	0		2	3			10						
B1, B, C1, D1, C, D / A1	13	1	2	5	5	1	2	16	6	1	3	2	4	16
B1, B, C1, D1, C, D / A														
A1, A / B1	23	2	5	10	6	2	2	27	10	2	5	2	3	22
A1, A, / B	28			12	9			32						
B1 / B	16	0	4	6	6			20						
A1, A / T	19	2	2	8	7	5	2	26	10	6	8	2	4	30
B1 / T	12			5	5			19						
B / T	10	0	2	4	4	2		17						
C1, D1, C, D / T				4	4			14						
B / C1	17	2	2	9	6	4		25						
B / C	18			8	8			26						
B / D1	14	4	16	4		8		22						
B / D	30			10				42						
C1 / C	12	2	6	4		2	4	18	10	12	10	2	4	38
C1 / D1	10			1	5			16						
C1 / D	16	0	2	8	6	2	4	22	10	12	10	2	4	38
C / D1	8			1	4			14						
C / D	14	2	8	4		4		20						
D1 / C1	16			6				24						
D1 / C	18	2	10	4		2								
D1 / D				2										
D / C1	10	1	5	4		4		18						
D / C	14			2	8			4						
B / B+E	8	0	2	2	4	2	2	12	2	1	6	2	3	14
C1 / C1+E														
C / C+E														
D1 / D1+E														
D / D+E														

Zdroj: Příloha 3 zákona č. 247/2000 Sb. – vlastní zpracování

Příloha E Obsah základního školení zkušební komisaře

	Obsah školení	Minimální počet hodin
1.	Právní problematika	36
2.	Konstrukce motorových vozidel	16
3.	Základy bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a hospodárného řízení motorových vozidel	16
4.	Teoretické základy hodnocení řídičských dovedností	28
5.	Rétorika a komunikace, jednání s kandidáty	16
6.	Rozvoj praktických dovedností pro hodnocení řídičů	54
7.	Rozvoj osobních řídičských dovedností	30
8.	Vstupní průběžné a výstupní přezkoušení	20
	Počet hodin celkem	216

Zdroj: Příloha 4 vyhlášky č. 167/2002 Sb. – vlastní zpracování

Příloha F Obsah zdokonalovacího školení zkušebních komisařů

	Obsah školení	Minimální počet hodin				
		Školení	Školení	Školení	Školení	Školení
		A	B	C	D	E
1.	Právní problematika	4	4	4	4	4
2.	Konstrukce motorových vozidel	4	4	4	4	0
3.	Základy bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a hospodárného řízení motorových vozidel	2	2	2	2	2
4.	Teoretické základy hodnocení řídičských dovedností	4	4	4	4	4
5.	Rétorika a komunikace, jednání s kandidáty	4	4	4	4	4
6.	Rozvoj praktických dovedností pro hodnocení řídičů	8	8	8	8	8
7.	Rozvoj osobních řídičských dovedností	8	8	8	8	8
8.	První pomoc	0	0	0	0	4
9.	Vstupní průběžné a výstupní přezkoušení	2	2	2	2	2
	Počet hodin celkem	36	36	36	36	36

Zdroj: Příloha 4 vyhlášky č. 167/2002 Sb. – vlastní zpracování

Příloha G Vzor řidičského průkazu



Příloha H Žádost o přijetí k výuce a výcviku

ŽÁDOST O PŘIJETÍ K VÝUCE A VÝCVIKU

VYPLŇUJE ŽADATEL

Žádám o přijetí k výuce a výcviku pro získání řidičského oprávnění skupiny vozidel:

Jsem držitelem řidičského oprávnění pro skupinu vozidel: číslo řidičského průkazu:

O své osobě uvádím:

Jméno: příjmení (titul):

datum narození: místo: rodné číslo ¹⁾

státní občanství: doklad totožnosti číslo: tel.:

adresa bydliště: PSČ:

obecní úřad obce s rozšířenou působností příslušný podle adresy bydliště:

K žádosti přikládám: doklad o ukončeném vzdělání (pokud je třeba)

ČESTNÉ PROHLÁŠENÍ

Čestně prohlašuji, že nejsem nezpůsobilým k právním úkonům, že mi nebyl uložen zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, případně, že pominula doba stanovená pro pozbytí řidičského oprávnění podle zvláštního zákona²⁾, v případě rozšíření řidičského oprávnění splňuji další podmínky k udělení řidičského oprávnění podle zvláštního zákona³⁾, že netrpím tělesnou nebo duševní vadou, která by mne činila nezpůsobilým k řízení motorových vozidel a že všechny uvedené údaje jsou pravdivé.

V dne
(podpis žadatele)

SOUHLAS ZÁKONNÉHO ZÁSTUPCE:

Souhlasím s přijetím do výuky a výcviku k získání řidičského oprávnění skupiny vozidel

.....
(podpis zákonného zástupce)

***) Potvrzení podmínky přijetí k výuce a výcviku podle zvláštního právního předpisu⁴⁾**

Potvrzujeme, že výše uvedený žadatel o přijetí k výuce a výcviku je osobou zařazenou do vstupního školení a v této souvislosti bude řídit motorová vozidla zařazená do příslušné skupiny vozidel.

datum: razítko organizace: podpis:

***) pouze pro skupiny vozidel C, C+E, D a D+E**

VYPLŇUJE PROVOZOVATEL AUTOŠKOLY

Datum podání žádosti: **Datum zahájení výuky výcviku:**

.....
(razítko provozovny) (evidenční číslo)

Datum ukončení výuky a výcviku:

Pozn.: ¹⁾ rodné číslo – vyplňuje žadatel v době podání žádosti o udělení řidičského oprávnění, pokud mu bylo přiděleno

²⁾ § 94a, §123c zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)

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

⁴⁾ § 13 odst. 1 písm. b) a odst. 2 zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů

Příloha CH Seznam položených otázek v rozhovorech.

Otázky pro Ing. Pavla Nahodila.

1. Organizace zřízená ministerstvem dopravy
2. Státní podnik
3. Akciová společnost s majoritní účastí státu
4. Partnerství veřejného a soukromého sektoru
5. Soukromý subjekt

Otázky pro Ladislava Malého.

1. Kdo se může stát zkušebním komisařem?
2. Jak dlouho trvá příprava nových komisařů a na co je zaměřena?
3. Na co se v současné době nejvíce zaměřujete při školení zkušebních komisařů?
4. Jaké změny považujete za přínosné a které by bylo vhodné ještě nějak upravit?

Otázky pro JUDr. Romana Kočí, MBA, MSc.

1. Kolik učitelů autoškoly je v plzeňském kraji?
2. Existuje centrální evidence učitelů autoškoly?
3. Jaká je úroveň znalostí budoucích učitelů autoškoly?
4. Myslíte si, že by bylo vhodné legislativně nařídit pravidelné školení učitelů autoškoly?
5. Byl by krajský úřad schopen přezkušovat stávající učitele autoškoly?