

Česká zemědělská univerzita v Praze

Technická fakulta

Katedra vozidel a pozemní dopravy



**Zhodnocení změn týkajících se podmínek pro získání
řidičského oprávnění na motocykl (pro kategorii A)**

bakalářská práce

Vedoucí bakalářské práce: Ing. David Marčev, Ph.D.

Autor práce: Jiří Sedláček

Praha 2018

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jiří Sedláček

Silniční a městská automobilová doprava

Název práce

Zhodnocení změn týkajících se podmínek pro získání řidičského oprávnění na motocykl (pro kategorii A)

Název anglicky

Evaluation of changes concerning conditions for obtaining a driving license for a motorcycle (category A)

Cíle práce

Cílem práce je literární rešerše legislativy a dalších předpisů vymezujících podmínky pro získání řidičského oprávnění na motocykl.

Metodika

1. Prostudovat legislativu týkající se podmínek pro získání řidičského oprávnění na motocykl.
2. Zhodnocení přínosu legislativních změn na bezpečnost silničního provozu.
3. Porovnání způsobu výcviku řízení motocyklu v ČR a v sousedních státech.
4. Analýza nehodovosti řidičů motocyklů v ČR a v sousedních zemích.
5. Diskuze a závěr.

Doporučený rozsah práce

30 stran textu včetně tabulek a obrázků

Klíčová slova

motocykl, nehodovost, řidičské oprávnění

Doporučené zdroje informací

FAUS P., OLŠAN M.: Motoškola: technika bezpečné jízdy, ovládání a údržba motocyklu. Brno: Computer Press, 2009. ISBN 978-80-251-1952-5.

VLK F.: Teorie a konstrukce motocyklů. Brno: František Vlk, 2004. ISBN 80-239-1601-7.

Zákon č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel v platném znění

Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích v platném znění



Předběžný termín obhajoby

2017/18 LS – TF

Vedoucí práce

Ing. David Marčev, Ph.D.

Garantující pracoviště

Katedra vozidel a pozemní dopravy

Elektronicky schváleno dne 17. 1. 2017

doc. Ing. Miroslav Růžička, CSc.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 23. 1. 2017

prof. Ing. Vladimír Jurča, CSc.

Děkan

V Praze dne 01. 04. 2018

Čestné prohlášení

„Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma: Zhodnocení změn týkajících se podmínek pro získání řidičského oprávnění na motocykl (pro kategorii A) vypracoval samostatně pod vedením pana Ing. Davida Marčeva, Ph.D. s použitím pramenů použil, které cituji a uvádím v seznamu použitých zdrojů na konci práce.

Jsem si vědom, že odevzdáním bakalářské práce souhlasím s jejím zveřejněním dle zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a to i bez ohledu na výsledek její obhajoby.

Jsem si vědom, že moje bakalářská práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitní databázi a bude veřejně přístupná k nahlédnutí.

Jsem si vědom, že na moji bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, především ustanovení § 35 odst. 3 tohoto zákona, tj. o užití tohoto díla.“

V Praze dne _____

Jiří Sedláček

Poděkování

Mé poděkování patří vedoucímu práce Ing. Davidu Marčevovi Ph.D. za jeho odborné vedení, připomínky, trpělivost a pomocné rady v průběhu zpracování mé bakalářské práce. Těž děkuji mé rodině a přítelkyni za trpělivost při společném soužití v době psaní bakalářské práce.

Abstrakt: Bakalářská práce se zabývá zásadní legislativní změnou podmínek pro získání řidičského oprávnění ke všem skupinám motocyklů a zhodnocuje její přínos pro zlepšení bezpečnosti silničního provozu. Autor tuto změnu nejprve vymezuje na historickém vývoji způsobu výcviku od jeho počátků a rozdělení jednotlivých kategorií vzhledem k věku a výkonu motocyklu. Dále práce představuje nově zavedené nároky na praktické dovednosti žadatelů o řidičské oprávnění na motocykl a poukazuje na způsob výcviku řízení motocyklů v zahraničí. Porovnání stavu bezpečnosti silničního provozu je v práci hodnoceno na základě nehodovosti z dostupné odborné literatury a získaných statistických dat.

Klíčová slova: motocykl; nehodovost; řidičské oprávnění

Evaluation of changes concerning conditions for obtaining a driving license for a motorcycle (category A)

Summary: This bachelor thesis deals with the fundamental legislative change of the conditions for obtaining a group A driving license for all motorcycle groups and evaluates its contribution to road traffic safety. The author first defines this change in terms of the historical development of motorcycle training courses from their beginnings and in terms of division of motorcycle categories according to the age of applicant and power output of the motorcycle. The thesis presents the newly introduced requirements for practical skills of applicants for a motorcycle driving license and refers to best practices of motorcycle training abroad. The comparison of the state of road traffic safety before and after the legislative change is made on the basis of accident statistics obtained from available technical literature and from public sources.

Key words: motorcycle; accidents; driving license

Obsah

1)	Úvod	1
2)	Cíl práce.....	2
3)	Metodika.....	3
4)	Přehled řešené problematiky	4
	4.1 Historický vývoj řídičského oprávnění.....	4
	4.2 Vývoj legislativy.....	6
	4.3 Podmínky získání řídičského oprávnění	7
	4.3.1 Podoba praktické části závěrečných zkoušek před novelizací.....	9
	4.3.2 Současný průběh praktických závěrečných zkoušek	11
	4.4 Průběh praktické zkoušky ve vybraných evropských státech.....	22
	4.5 Analýza nehodovosti motocyklistů v ČR	27
	4.5.1 Nehodovost se smrtelnými následky	29
	4.5.2 Nehodovost a počet těžce zraněných motocyklistů	29
	4.5.3 Nehodovost a počet lehce zraněných motocyklistů.....	30
	4.5.4 Nehodovost podle délky praxe	30
	4.5.5 Nehody a věkové srovnání.....	31
	4.6 Porovnání nehodovosti řidičů motocyklů v ČR a okolních zemích	32
5)	Zhodnocení legislativních změn.....	34
6)	Závěr.....	37
7)	Zdroje	38

Seznam obrázků

- Obr. 1 Vedení motocyklu
- Obr. 2 Jízda rychlostí chůze
- Obr. 3 “U“ otočka
- Obr. 4 Pomalý slalom
- Obr. 5 Osmička
- Obr. 6 Stop and go
- Obr. 7 Rychlý slalom
- Obr. 8 Vyhýbací manévr
- Obr. 9 Brzdění na přesnost
- Obr. 10 Nouzové brzdění
- Obr. 11 Slalom
- Obr. 12 Dlouhý slalom
- Obr. 13 Varianta sestavy úkonů
- Obr. 14 Nehodovost motocyklistů
- Obr. 15 Podíl usmrcených motocyklistů
- Obr. 16 Počet usmrcených motocyklistů
- Obr. 17 Počet těžce zraněných motocyklistů
- Obr. 18 Počet lehce zraněných motocyklistů
- Obr. 19 Počet nehod podle délky praxe

Seznam tabulek

- Tab. 1 Podmínky jednotlivých skupin
- Tab. 2 Počet hodin výuky a výcviku
- Tab. 3 Příčiny nehod v závislosti na délce praxe
- Tab. 4 Nehodovost z hlediska věku
- Tab. 5 Počet usmrcených na 100 000 obyvatel a počet usmrcených celkem

1) Úvod

Úspěšně zakončená závěrečná zkouška v autoškole představuje vstupenku do světa motorových vozidel, dopravních situací a pravidel silničního provozu. Také je ukázkou nově nabytých znalostí a schopností si samostatně poradit s nástrahami silničního provozu. I přesto, že se situace ohledně bezpečnosti silničního provozu v ČR v posledních letech zlepšuje, při porovnání s některými evropskými státy je i nadále jízda na motocyklu po silnicích v ČR velmi riziková a nebezpečná. Každé usednutí do sedla motocyklu vyžaduje maximální soustředění jezdce nejen na svou jízdu, ale také na vnímání okolí a chování ostatních řidičů. Nehodovost motocyklistů je ovlivněna mnoha faktory. Jedním z nich může být přecenění svých schopností, které zavíní více než 90 procent dopravních nehod, ale také kvalita a stav pozemních komunikací a stáří vozového parku. Jednou z možností, jak efektivně podpořit a zlepšit chování řidičů motocyklu v silničním provozu, je kvalitní výuka hned od počátku v autoškole.

Vznik této bakalářské práce se nechal inspirovat každodenním stykem s nebezpečnými situacemi v provozu na silnicích z pohledu řidiče a zároveň instruktora jízdy na motocyklu. V České republice je nutné vlastnit k řízení motocyklu řidičský průkaz s příslušným řidičským oprávněním. Řidičské oprávnění na motocykl obsahuje skupiny AM, A1, A2 a A. Klasický český žadatel o řidičské oprávnění se snaží nalézt autoškolu co nejlevnější s nejrychlejším výcvikem a považuje získání řidičského oprávnění pouze za formalitu. Právě taková autoškola ale nedokáže své žadatele dostatečně kvalitně připravit a nemá dostatečně vysoké požadavky na teoretické znalosti a praktické dovednosti budoucích motorkářů. Výjimkou nejsou ani uchazeči o řidičské oprávnění na motocykl, kteří pouze chtějí zapadnout mezi své kamarády a chystají se ihned po závěrečných zkouškách na procestování celé Evropy, a to bez jakýchkoliv předchozích zkušeností s jízdou na motocyklu. V případě, že autoškola uchazeče nedostatečně připraví, je pouze otázkou času, kdy se to negativně projeví v ostrém silničním provozu.

Komplexní příprava budoucích řidičů motocyklu v autoškolách a jejich skutečná připravenost pro řízení v silničním provozu by měla přispět ke zvýšení bezpečnosti a zároveň ke snížení nehodovosti. Tuto problematiku podpořilo v roce 2015 Ministerstvo dopravy České republiky změnou provádění praktické zkoušky. Novela zákona přinesla podstatné změny do autoškol a výrazně se promítla do oblasti autorova zaměstnání. Aspekty těchto změn jsou při každodenní práci instruktora velmi znatelné. Volba tohoto tématu byla provedena nejen ze zájmu o tuto oblast, ale také s vidinou možnosti zpracovat pohled z praxe.

2) Cíl práce

Cílem této bakalářské práce je popsat a zhodnotit legislativní změnu týkající se podmínek pro získání řidičského oprávnění na motocykl. Autor práce nejprve nastíní historický vývoj skupin řidičského oprávnění kategorie A, současně s tím se zaměří na proměny legislativy až do současné podoby a definuje přehled požadavků, které musí žadatel o řidičské oprávnění splnit. Dále práce popíše průběh praktických závěrečných zkoušek před zavedením novely 1. listopadu 2015 a především po ní. Nově zavedené zkouškové úkony budou podrobně představeny včetně způsobu jejich hodnocení a celý systém zkoušek bude následně porovnán s průběhem závěrečných zkoušek ve vybraných evropských státech.

Autor provede analýzu nehodovosti v České Republice a okolních státech, aby poté na jejím základě mohl z dostupných dat zhodnotit přínos legislativní změny praktických zkoušek na bezpečnost silničního provozu. Práce současně vymezí pozici České republiky z hlediska tragických dopravních nehod se smrtelnými následky v rámci žebříčku evropských zemí. Zhodnocení výše popsané změny zákona bude představeno nejen z pohledu bezpečnosti provozu, ale také z pozice provozovatelů autoškol a samotných žadatelů o řidičské oprávnění na motocykl.

3) Metodika

Autor nejprve provede rešerši starší dochované literatury, učebnic a metodických pokynů, aby představil historický úvod do problematiky získávání řidičského oprávnění na motocykl. Poté popíše vývoj legislativy vztahující se k tématu práce. Na základě aktuálního znění zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů a zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů autor přiblíží podmínky pro získání řidičského oprávnění na motocykl. Pro představení aktuální podoby zkoušek bude práce čerpat z metodických pokynů Ministerstva dopravy, prováděcích vyhlášek a další dostupné literatury. Na základě rešerše českých i cizojazyčných elektronických zdrojů autor popíše a porovná průběh zkoušek v zahraničí.

Práce bude diskutovat příčiny a následky dopravních nehod motocyklistů s podporou statistických dat z posledních let a přinese srovnání nehodovosti s ostatními evropskými státy. Vliv novely na bezpečnost silničního provozu bude posouzen na základě analýzy počtu dopravních nehod motocyklistů dle roků praxe. Podkladem pro tuto kapitolu budou statistická data získaná z výročních zpráv Policie České republiky, Besipu či statistických ročenek. V závěrečném zhodnocení přínosu legislativní změny si autor dovolí přinést i cenný pohled z praxe.

4) Přehled řešené problematiky

V následující kapitole je nejprve nastíněn stručný historický vývoj řídičského oprávnění i s postupným vývojem legislativy a průběh závěrečné zkoušky. Následně jsou popsány aktuální podmínky pro získání řídičského oprávnění včetně popisu jednotlivých zkouškových úkonů. Podmínky a průběh zkoušek v České republice je také porovnán s podmínkami získání řídičského oprávnění s vybranými zeměmi Evropské unie. Bezpečnosti motocyklistů v silničním provozu je věnována závěrečná část kapitoly, kde jsou uvedeny počty nehod a jejich následky jak v České republice, tak ve vybraných státech Evropské unie.

4.1 Historický vývoj řídičského oprávnění

První autoškolu v Čechách založil v roce 1910 vášnivý cyklista a nadšenec do motorů Vincenc Chomrák v Pardubicích. Řidičský kurz v první české autoškolě trval, alespoň podle dochované reklamy Vincence Chomráka, pouhých třicet dní (Kuchyňová, 2010). V Praze byla nejstarší autoškola založena v roce 1912 pod názvem První československá odborná škola automobilní ve Vodičkově ulici č. p. 20. Jejím zakladatelem byl konstruktér F. Kovařík, který se pro založení inspiroval v zahraničí. Podmínkou oprávnění řídit vozidlo byl věk 18 let, absence tělesné vady a sklonů k pití alkoholu a nespáchání žádného trestného činu proti bezpečnosti těla a majetku (Machutová, Broncová, 2009).

Dalším důležitým rokem v historickém vývoji systému vzdělávání budoucích řidičů byl rok 1920. V tomto roce bylo vydáno nařízení č. 310/1920 Sb., „O vyzkoušení motorových vozidel, jakož i o zkouškách řidičů takových vozidel v Čechách“. Vydáním tohoto nařízení vznikly pravidla pro zkušební komise, provádění zkušebních jízd a zkušební komisaře. Odborná způsobilost byla prokazována zkouškou na zemském institutu zkušební komisaře. Závěrečné přezkoušení bylo ze znalostí zákonných a policejních předpisů, dále ze znalostí strojních zařízení vozidla a z praktické způsobilosti ovládání vozidla pro daný druh motorového vozidla, která se prokazovala zkušební jízdou. V případě úspěšného složení zkoušky získal kandidát úřední osvědčení za určitou zkušební taxu. Po uplynutí zkušební lhůty vydal okresní úřad na základě tohoto osvědčení takzvaný vůdčí list s fotografií (Machutová, Broncová, 2009).

V dalších letech s rozvojem dopravy vznikaly nové výhradně soukromé autoškoly, a to až do roku 1948, kdy byly všechny tyto soukromé autoškoly znárodněny. Od roku 1951 spadala organizace autoškol pod instituci s názvem Svazarm (Svaz pro spolupráci s armádou). Tato

organizace měla záštitu nad velkým množstvím různých odvětví včetně provozování autoškol (Machutová, Broncová, 2009).

Díky Svazarmu vznikl unikátní jednotný systém v celé tehdejší Československé socialistické republice, který zajišťoval kdekoliv v naší republice srovnatelné podmínky pro každého uchazeče o řidičské oprávnění, protože u každého Okresního národního výboru byla zřízena autoškola Svazarmu (Gabriel, 2011, s. 7). Útvar metodického řízení podnikového ředitelství Autoškol Svazarmu vydával závazné metodické pokyny „*v zájmu sjednocení požadavků na obsah a rozsah zahájení výuky a předání úplných a závazných informací o postupech řidičské přípravy, povinnostech žáků i autoškoly*“ (Nedomová, 1988, s. 2). Tyto pokyny přesně definovaly obsah výcviku a výuky a její rozdělení na etapy.

Za Svazarmu také vznikají první cvičiště, tedy cvičné plochy, kde si žáci autoškol mohou v bezpečném uzavřeném prostoru poprvé vyzkoušet své první metry s výcvikovým vozidlem. Svazarm takto vzdělával budoucí nové řidiče až do roku 1989, kdy byla ukončena činnost této organizace a následně v roce 1990 došlo k jejímu zániku. Po sametové revoluci opět vznikají soukromé autoškoly. Díky uvolnění společnosti v tomto období dochází k rozpadu jednotného centrálně řízeného systému výuky v autoškolách a zároveň i ke snížení náročnosti provádění závěrečných zkoušek autoškol. V následujících letech po pádu železné opony se na trh na našem území dostávají ojetá motorová vozidla a motocykly ze západu, vyznačující se velkými obsahy a výkonem se kterými měl dostatek zkušeností jen málokdo. Záporům těchto vozidel byl velmi často jejich nevyhovující technický stav a díky tomu se naše silnice staly ještě nebezpečnější a přímým důsledkem toho byl nárůst nehodovosti, nárůst počtu smrtelně raněných a těžce zraněných účastníků silničního provozu (Gabriel, 2011, s.7).

Dvojití řízení

Dvojití řízení motocyklu je světovým unikátem a českým vynálezem. Tento vynález byl patentován již před válkou, konkrétně s tímto způsobem výuky jízdy na motocyklu přišla Zbrojovka Ing. F. Janečka (Jawa) v roce 1938, přičemž systém dvojitího řízení poprvé představila novinářům 10.3.1938 před budovou autoklubu v Praze. Široká veřejnost se s tímto vynálezem mohla seznámit na jarním veletrhu od 13.3.1938. Je to ryze český unikát a ve světě platilo a platí za velkou raritu. K jeho podstatnému rozšíření došlo až po válce, kdy bylo v modifikované podobě montováno na motocykly Jawa Pérák a postupem času i na ostatní motocykly československé produkce (Bartuš, 2002).

4.2 Vývoj legislativy

Vládní nařízení č. 54/1953 Sb., o provozu na silnicích tvořilo základní právní úpravu provozu na pozemních komunikacích mnoho let. Po dobu jeho platnosti vznikla ještě řada prováděcích předpisů, například prováděcí vyhláška č. 145/1956 Ú.1., o provozu na silnicích ve znění pozdějších předpisů, prováděcí vyhláška č. 87/1964 Sb., o řídičských průkazech, ve znění pozdějších předpisů nebo č. 89/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. V roce 1997 bylo výše zmíněné vládní nařízení nahrazeno takzvaným překlenovacím zákonem č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Podstatná část již zmíněných podzákoných právních předpisů zůstala i nadále v platnosti. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, který upravuje zejména práva a povinnosti účastníku provozu na pozemních komunikacích, řídičská oprávnění a řídičské průkazy a vymezuje působnost a pravomoc orgánů státní správy a Policie České republiky ve věcech provozu na pozemních komunikacích, vešel v platnost 19. října 2000. V následujících letech byl tento zákon každoročně novelizován (Bušta, Kněžínek, 2016, s. 5).

Prováděcí vyhláška č. 87/1964 Sb. definovala pouze dvě skupiny řídičských oprávnění pro řízení motocyklů, skupinu A a skupinu M. Do skupiny řídičských oprávnění A spadaly motocykly s postranním vozíkem (nebo bez něho), motorové tříkolky (jakož i motorová vozidla jim podobná, jejichž pohotovostní váha nepřesahuje 400 kg.) a vozíky pro tělesně postižené osoby. Minimální věk pro udělení řídičského oprávnění byl stanoven na 17 let. Skupina M řídičského oprávnění byla definována jako malé motocykly, jejich obsah byl omezen maximální hodnotou 50 cm³. O udělení tohoto řídičského oprávnění bylo možné žádat již po dovršení 15 let. Odborná způsobilost žadatele byla zjišťována zkouškou sestávající ze tří částí. Z předpisů o silničním provozu, z nauky o motorových vozidlech a jejich údržbě, a nakonec ze samotné jízdy (Vyhláška č. 87/1964 Sb., 1964).

Velmi významnou změnu v možnosti řízení motocyklů přinesl zákon č. 361/2000 Sb., který vešel v platnost 19. října 2000. Skupina M byla nahrazena skupinou AM opravňující k řízení mopedů a malých motocyklů s maximální konstrukční rychlostí 45 km.h⁻¹, věkový limit 15 let zůstal zachován. Skupina A opravňuje k řízení motocyklů s postranním vozíkem nebo bez něj. Věkový limit rozhoduje o výkonu motocyklu. Řídičské oprávnění skupiny A udělené osobě v 18 letech věku, opravňuje pouze k řízení motocyklů o výkonu do 25 kW nebo s poměrem výkon/hmotnost nepřesahujícím 0,16 kW/kg nebo motocyklů s postranním vozíkem a s

poměrem výkon/hmotnost nepřesahujícím 0,16 kW/kg. Řidičské oprávnění skupiny A udělené osobě ve věku 21 let opravňuje k řízení motocyklů o výkonu nad 25 kW nebo s poměrem výkon/hmotnost přesahujícím 0,16 kW/kg nebo motocyklů s postranním vozíkem a s poměrem výkon/hmotnost přesahujícím 0,16 kW/kg. Novinkou bylo zavedení podskupiny A1 opravňující k řízení lehkých motocyklů o objemu válců nepřesahujícím 125 cm³ a o nejvyšším výkonu 11 kW (Zákon č. 361/2000 Sb., 2000).

Zákon č. 297/2011 Sb. nově upravuje výkonové rozmezí skupiny A, zavádí nové skupiny A1 a A2 a ruší podskupinu A1. Zohledňuje i jiné druhy pohonu, než jsou spalovací motory a také vymezuje možnost řízení tříkolových a čtyřkolových vozidel. Do skupiny AM jsou zařazena motorová vozidla s konstrukční rychlostí nepřevyšující 45 km.h⁻¹ a to dvoukolová se zdvihovým objemem spalovacího motoru nepřevyšujícím 50 cm³ nebo s výkonem elektrického motoru do 4 kW, dále tříkolová se zdvihovým objemem zážehového motoru nepřevyšujícím 50 cm³ nebo u jiných motorů s výkonem nejvýše 4 kW, čtyřkolová o hmotnosti v nenaloženém stavu nejvýše 350 kg se zdvihovým objemem zážehového motoru nepřevyšujícím 50 cm³ nebo u jiných motorů s výkonem nejvýše 4 kW. Věková hranice je 15 let. Do nové skupiny A1, nahrazující podskupinu A1 jsou zařazeny lehké motocykly s postranním vozíkem nebo bez něj o výkonu nejvýše 11 kW a s poměrem výkonu/hmotnosti nejvýše 0,1 kW/kg a se zdvihovým objemem spalovacího motoru nepřevyšujícím 125 cm³, tříkolová motorová vozidla o výkonu nejvýše 15 kW. Věkový limit je 16 let. Další nová skupina A2 je vymezena pro motocykly s postranním vozíkem nebo bez něj s výkonem motoru nejvýše 35 kW a s poměrem výkonu/hmotnosti nejvýše 0,2 kW/kg, které nebyly upraveny z motocyklu s více než dvojnásobným výkonem. Věková hranice je 18 let. Do nejvyšší skupiny A jsou zařazeny motocykly s postranním vozíkem nebo bez něj a tříkolová motorová vozidla s výkonem převyšujícím 15 kW. O skupinu a je možné žádat ve věku 24 let nebo ve věku 20 let, pokud je tato osoba nejméně 2 roky držitelem řidičského oprávnění pro skupinu A2 (Zákon č. 297/2011 Sb., 2011).

4.3 Podmínky získání řidičského oprávnění

Podmínky pro získání řidičského oprávnění na motocykl se mohou lišit podle jednotlivých skupin, záleží, o kterou skupinu má budoucí řidič zájem. Požadavky jsou v něm uvedeny v časové ose tak, jak následují za sebou.

Písemně podaná žádost v autoškole obsahující jméno a příjmení žadatele, adresu bydliště, datum narození, skupinu vozidel již je žadatel držitelem (pokud již nějakou vlastní) a skupinu vozidel, pro kterou žádá o přijetí k výcviku a výuce. Pokud je žadatel mladší 15 let, musí být žádost doložena písemným souhlasem jeho zákonného zástupce, podpis na tomto souhlasu musí být ověřen příslušným orgánem. V případě žadatele mladšího 18 let plně postačuje souhlas zákonného zástupce bez ověření. Provozovatel autoškoly může přijmout žádost od osoby, která splňuje věkový limit, jak je uvedeno v tab. 1 nebo která dosáhne věku předepsaného pro danou skupinu ke dni ukončení výuky a výcviku, přičemž mezi zahájením a ukončením výuky nesmí uplynout doba delší než 18 měsíců (Zákon č. 247/2000 Sb., 2000).

Tab. 1 Podmínky jednotlivých skupin

Skupina	Popis	Věk	Další podmínky
AM	Mopedy, tříkolky, čtyřkolky, rychlost max 45 km.h ⁻¹ , objem motoru max. 50 cm ³	15 let	Souhlas zákonného zástupce
A1	Lehké motocykly, výkon motoru max 11 kW, objem motoru max. 125 cm ³ . Tříkolky, výkon max 15 kW. (Též 4kolky do 15 kW a 400 kg.)	16 let	Souhlas zákonného zástupce
A2	Motocykly, výkon motoru max. 35 kW	18 let	
A	Motocykly, bez omezení výkonu či objemu. (Též 4kolky, výkon motoru do 15 kW, hmotnost do 400 kg.)	24 let (20 let)	

Zdroj dat: Zákon č. 247/2000 Sb.

Žadatel také musí být způsobilý k právním úkonům a zdravotně způsobilý k řízení motorového vozidla. Svoji zdravotní způsobilost dokazuje přiložením dokladu o své zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel požadované skupiny, který ke dni podání žádosti v autoškole nesmí být starší tří měsíců. Doklad musí být potvrzen praktickým lékařem. Svým podpisem na žádosti žadatel dokládá, že není ve výkonu sankce nebo trestu zákazu řízení motorových vozidel (Zákon č. 247/2000 Sb., 2000).

Další podmínkou je splnění osnov výuky a výcviku v autoškole. Teoretická výuka obsahuje tyto předměty: předpisy o provozu vozidel, ovládání a údržbu vozidla, teorii řízení a zásady bezpečné jízdy a zdravotnickou přípravu. Výcvik je složen ze tří praktických částí: výcvik v řízení vozidla, výcvik v praktické údržbě vozidla a praktický nácvik zdravotnické přípravy. Počet hodin výuky a výcviku je uveden v tabulce číslo 2 (Zákon č. 247/2000 Sb., 2000).

Tab. 2 Počet hodin výuky a výcviku

Výuka	Předmět výuky							
	Skupina	PPV	OÚV	TZBJ	ZP	OP	Celkem	
	AM, A1,A2,A	14	1	6	2	3	26	
Praktický výcvik řízení vozidla	Skupina	I.etapa		II.etapa	III.etapa	PV-ÚV	PV-ZP	Celkem
		AC	MP	SP	SP			
	AM, A1,A2,A	1	2	5	5	1	4	18

Zdroj dat: Zákon č. 247/2000 Sb.

Použité zkratky:

PPV – Výuka předpisů o provozu vozidel

OÚV – Výuka o ovládání a údržbě vozidla

TZBJ – Výuka teorie a zásad bezpečné jízdy

ZP – Výuka zdravotnické přípravy

OP – Opakování a přezkoušení

AC – Autocvičiště

MP – Minimální provoz

SP – Střední provoz

PV-ÚV – Praktický výcvik údržby vozidla

PV-ZP – Praktický výcvik zdravotnické přípravy

Po absolvování výuky a výcviku je žák prostřednictvím autoškoly nahlášen ke zkoušce na příslušném obecním úřadě obce s rozšířenou působností a ten stanoví termín konání zkoušek v příslušných lhůtách. První částí je teoretická zkouška z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy. Tato část zkoušky je prováděna pomocí výpočetní techniky ve formě testu s náhodným výběrem jednotlivých zkušebních otázek. Na vykonání zkoušky je stanovena doba 30 minut. K následující praktické části zkoušky je připuštěn pouze žadatel, který uspěl v teoretické části. V opačném případě musí nejprve teoretickou část opakovat (Zákon č. 247/2000 Sb., 2000).

4.3.1 Podoba praktické části závěrečných zkoušek před novelizací

Před začátkem platnosti novelizace 1. listopadu 2015 byla praktická zkouška složena pouze ze dvou částí. Žadatel o řídičské oprávnění musel v první části zkoušky před jízdou zkontrolovat stav pneumatik, funkčnost vnějšího osvětlení, směrovek, a klaksonu, prověřit funkčnost řízení a obou brzd, a nakonec nastavit zpětná zrcátka. Před samotným odjezdem si musel žadatel připravit ochranu přilbu, spustit motocykl ze stojánku, vést jej bez spuštěného motoru a následně nastartovat motor (Vyhláška č. 167/2002 Sb., 2002).

Druhá část zkoušky sloužila k předvedení znalostí a dovedností v řízení motorového vozidla v podmínkách provozu na pozemních komunikacích, zejména „zachování správného směru jízdy, zrychlení vozidla až na vhodnou rychlost a udržování této rychlosti i během řazení jednotlivých rychlostních stupňů, vjetí do křižovatky a její bezpečné projetí, přizpůsobení rychlosti vozidla při odbočování vlevo a vpravo, a pokud možno v omezeném prostoru, přizpůsobení rychlosti vozidla podmínkám provozu na pozemních komunikacích, zařazení se do jiného jízdního pruhu, míjení jedoucího vozidla, zejména v zúžených prostorech, dodržování správné vzdálenosti mezi vozidly v jednotlivých jízdních pružích, předjíždění v různých situacích, odbočení na křižovatce vlevo i vpravo, odbočení mimo pozemní komunikaci, dodržování pravidla přednosti v jízdě, správné používání zpětných zrcátek“, a současně „včasné dávání znamení o změně směru jízdy, správné a včasné reagování na znamení o změně směru jízdy davaných jinými účastníky provozu na pozemních komunikacích, prokázání patričného ohledu a opatrnosti vůči chodcům a ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích“. Kromě citovaného musel žadatel ještě umět motocykl zaparkovat a postavit jej na centrální nebo pohotovostní stojánek, provést zatáčku ve tvaru U a udržet stabilitu motocyklu při různých rychlostech a při odlišných provozních situacích. Po celou dobu zkušební jízdy na motocyklu vybaveného dvojitým řízením jel na místě spolujezdce společně se žadatelem zkušební komisař (Vyhláška č. 167/2002 Sb., 2002).

V praxi ale zkouška vypadala jinak, než jak předkládal zákon. V podstatě celý výcvik v autošколе probíhal na jednom motocyklu s dvojitým řízením a neustále s instruktorem za zády a zaměřoval se pouze na nácvik základního ovládání motocyklu a poté na udržení stability motocyklu s instruktorem. U závěrečných zkoušek byl žák při neudržení stability hodnocen jako „neprospěl“, takže pokud komisař dal během zkoušky nohy ze stupaček na zem, zkouška byla předčasně ukončena. Samozřejmě se hodnotil i pohyb v provozu a celkové ovládání motocyklu, ale celý jízdní projev žadatelů byl velmi ovlivněn postavou a chováním spolujezdce, jímž byl v tu chvíli zkušební komisař. „Pomalá jízda bude složitější z hlediska rovnováhy, spolujezdec se nesmí snažit pomáhat vám s balancováním. Sedět v ose stroje přilepen k vašim záďům, to je jeho jediný úkol“ (Faus, Olšan, 2009, s. 55). Zejména postavy menšího vzrůstu nebo ženy subtilnější postavy měly velký problém s udržením stability. Tento zkušební systém v podstatě nijak nepřipravoval budoucí motorkáře na reálný provoz, na samostatnou jízdu, protože po celou dobu výcviku, včetně závěrečných zkoušek vozil za svými zády spolujezdce a samostatnou jízdu, která se podstatně liší od jízdy ve dvou, se musel naučit až sám na svém stroji po úspěšném získání řidičského oprávnění (Poduška, 2016).

4.3.2 Současný průběh praktických závěrečných zkoušek

1. listopadu 2015 začal platit nový systém závěrečného přezkoušení z praktické části pro všechny skupiny motocyklů. Tento systém změnila nová vyhláška č. 256/2015 Sb., která změnila vyhlášku č. 167/2002 Sb., již se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. Prakticky tento nový systém začal fungovat až z kraje nové motorkářské sezony na jaře v roce 2016. Zimní přestávka měla autoškolám a příslušným úřadům dát dostatek času připravit se na nové podmínky. Nejvíce vrásek nejen provozovatelům autoškol, ale i oddělením zkušebních komisařů připravily požadavky na zkušební plochy, protože novela zavedla praktickou část zkoušky rozdělenou na tři etapy. Jsou jimi kontrola motocyklu před jízdou, zvláštní jízdni úkony a samotná jízda v provozu. Kvůli výcviku a provádění zkoušek zvláštních jízdni úkonů bylo nutné opatřit vhodně velké plochy a pořídit patřičné vybavení k vyznačení zkušebních úkonů. V některých městech byla situace velmi kritická a kvůli absenci vhodné zpevněné plochy ke zkouškám zpočátku roku 2016 vůbec nedocházelo (Koňáková, Holan, 2016).

Minimální rozměry zkušebního místa byly stanoveny na 95-125 m x 9-10 m. V případě, že je místo dostatečně široké, nebo má více rovných úseků spojených oblouky, může být celková délka dráhy kratší. Zkušební plocha musí mít zpevněný očištěný povrch (od prachu, zeminy, spadaneho listí) vytvořený nejlépe z asfaltových směsí. Zároveň není vhodné, aby zkušební místo mělo příčný sklon. Mírný podélný sklon je přípustný. Pro přípravu zkušební plochy je nutné použít kužely pro vyznačení jízdni úkonů. Výška kužele by měla být v rozmezí minimálně 20 cm, maximálně 38 cm. Strana čtvercové podstavy, nebo průměr minimálně 10 cm, maximálně 20-25 cm. Hmotnost kuželu by neměla přesáhnout 1 kg (Ministerstvo dopravy, 2016).

Největší změnou byla změna způsobu praktického výcviku, kdy již není nutné použít jako výcvikové vozidlo motocykl vybavený dvojím řízením ani dvojím zařízením umožňujícím ovládnání spojky a provozní brzdy. Instruktor doprovází žadatele o řidičské oprávnění na doprovodném motocyklu nebo v doprovodném osobním automobilu a komunikují spolu pomocí elektronického zařízení. Praktická část závěrečné zkoušky je rovněž vykonávána na již specifikovaném motocyklu a zkušební komisař jede za žadatelem buď na doprovodném motocyklu nebo v automobilu. V obou uvedených případech doprovodné vozidlo řídí instruktor výcviku. Pokyny jsou žadateli dávány stejně jako při výcviku prostřednictvím elektronického zařízení. Instrukce o trase jsou určovány přímo zkušebním komisařem, případně při následování

doprovodným automobilem je může žadateli předávat instruktor výcviku (Vyhláška č. 256/2015 Sb., 2015).

Zkušební komisař má právo nezahájit zkoušku z praktické jízdy, pokud není žadatel dostatečně vybaven. Měl by mít oblečenou přiléhavou bundu, kalhoty, rukavice a kotníkovou obuv. Samozřejmostí je ochranná přilba. Místo ochranného hledí přilby, je postačující použití ochranné sluneční, nebo dioptrické brýle (pokud je žadatel používá). V chladnějším období, kdy dochází k zamlžování ochranného hledí přilby, je možné nechat přilbu pootevřenou jako efektivní opatření proti zamlžení, protože se toto nepovažuje za chybu. Úpravu oblečení, nasazení rukavic a řádné upevnění ochranné přilby provádí žadatel teprve bezprostředně před samostatnou jízdou. Technickou kontrolu motocyklu a vedení motocyklu bez spuštěného motoru je s ohledem na horké letní počasí a možné riziko přehřátí vhodné provádět bez ochranných prvků oblečení. Špatné povětrnostní podmínky jako déšť, mrholení či cokoliv, co by mohlo mít vliv na špatné adhezní podmínky povrchu na zkušební ploše a co by mohlo ohrozit bezpečnost žadatele, zkušební komisaře nebo ostatních osob, dává komisaři právo při setrvalém stavu těchto špatných podmínek zkoušky odložit na jiný termín. U zkoušky ze zvláštních jízdních úkonů na rozdíl od druhé části zkoušky nelze přizpůsobit rychlost jízdy ve smyslu § 18 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., protože zvláštní jízdní úkony mají přesně stanovené parametry, které musí být naplněny (Ministerstvo dopravy, 2016, s. 10).

Průběh praktické části zkoušky začíná ústní částí, kdy žadatel před zahájením jízdy s motocyklem musí zkontrolovat jeho stav. Tím se rozumí provést kontrolu stavu pneumatik, brzdového systému, řízení motocyklu, veškerého vnějšího osvětlení, klaksonu, prověření hladiny provozních kapalin a napnutí sekundárního řetězu, pokud je jím motocykl vybaven. Po úspěšném splnění kontroly před jízdou následuje 10 zkušebních úkonů na cvičné ploše (Vyhláška č. 256/2015 Sb., 2015).

Těmito úkony jsou:

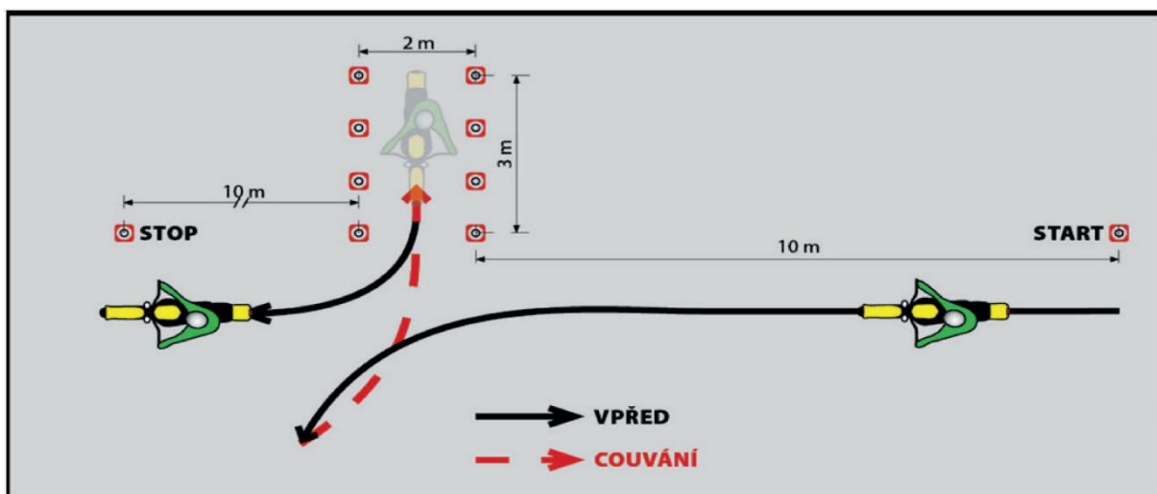
- 1) Vedení motocyklu bez spuštěného motoru
- 2) Provedení jízdy při nízké rychlosti-následování komisaře rychlostí chůze
- 3) Bezpečné otočení o 180° projetím zatáčky tvaru „U“
- 4) Slalom rychlostí chůze
- 5) Jízda po dráze ve tvaru „8“ při rychlosti chůze
- 6) Opakované rozjetí a zastavení se s jednou nohou na stupačce

- 7) Slalom v rychlosti 40 km.h⁻¹
- 8) Vyhýbací manévr
- 9) Brzdění na přesnost
- 10) Nouzové brzdění

Vedení motocyklu bez spuštěného motoru

Při prvním z úkonů s motocyklem žadatel musí předvést sejmutí motocyklu ze středového stojanu (pokud motocykl není z výroby vybaven centrálním stojanem, použije se podpěrný stojan) a jeho vedení v přímém směru bez nastartovaného motoru v délce cca 10 metrů, poté manipulací vzad provede žadatel zacouvání do vyznačeného prostoru 3 x 2 metry a postaví motocykl na stojan. Po odsouhlasení správné pozice zkušebním komisařem vyvede žadatel motocykl z vymezeného prostoru a pokračuje v původním přímém směru dalších cca 10 metrů tak jak je zobrazeno na obr. 1 a opět postaví motocykl na stojan (Ministerstvo dopravy, 2016, s. 14).

Obr. 1 Vedení motocyklu



Zdroj: <https://www.mdcz.cz/MDCR/media/MDCR/1-1.png>

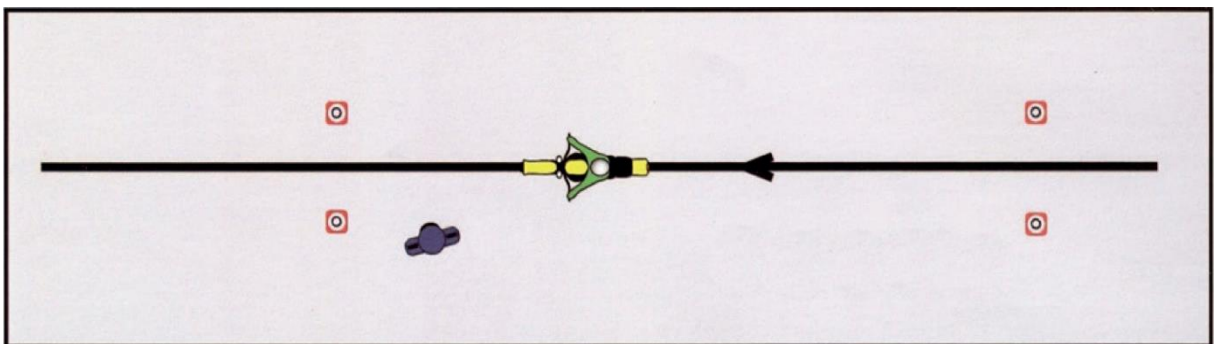
Nesplnění úkonu mohou znamenat následující chyby:

- výrazné vybočení z přímého směru při vedení motocyklu
- opakované převrnutí některého kužele nebo převrnutí více kuželů najednou
- opakované překročení vyznačeného prostoru obrysem vozidla nebo žadatele
- pád motocyklu
- nedokončení úkonu (Ministerstvo dopravy, 2016, s. 15).

Provedení jízdy při nízké rychlosti-následování komisaře rychlostí chůze

Žadatel má předvést jízdu v přímém směru v délce dráhy nejméně 12 metrů při rychlosti chůze (cca 4 km.h⁻¹) a musí udržet rovnováhu pomocí správné manipulace akcelerátoru, spojky a brzd. Rychlost je udávána komisařem, který jde volnou chůzí vedle žadatele, nesmí však klesnout pod hranici udržitelnosti rovnováhy motocyklisty a stability motocyklu. Při tomto manévru je hodnocena nejenom rychlost ale i správný pohled dopředu před motocykl a správná poloha chodidel na stupačkách (Ministerstvo dopravy, 2016, s. 15). Provedení je zobrazeno na obr. 2.

Obr. 2 Jízda rychlostí chůze



Zdroj: <https://www.mdcz.cz/MDCR/media/MDCR/2-1.png>

Nesplnění úkonu mohou znamenat následující chyby:

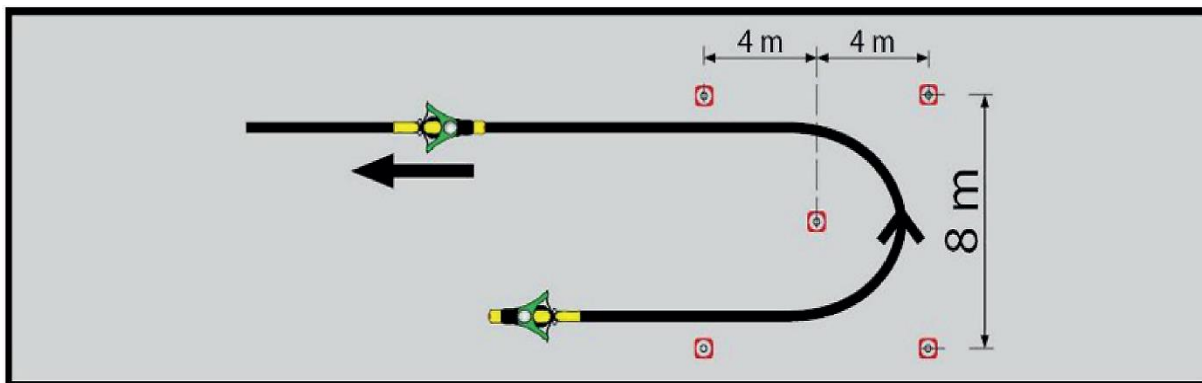
- překročení rychlosti chůze (nehodnotí se prvních 5 metrů jízdy, kvůli získání stability)
- nedodržení přímého směru o více než 40 cm vpravo nebo vlevo
- dotknutí se vozovky jednou nebo oběma nohama
- neudržení rovnováhy a následný pád
- nesprávné vedení pohledu
- nesprávná poloha chodidel na stupačkách (Ministerstvo dopravy, 2016, s. 15-16).

Bezpečné otočení o 180° projetím zatáčky tvaru „U“

Provedení tohoto úkonu spočívá v bezpečném obratu o 180° vhodnou rychlostí (nejméně 4 km.h⁻¹) ve vymezeném prostoru. Komisař hodnotí zejména schopnost správné decelerace, včasného uvolnění brzd, náklon a při výjezdu správnou akceleraci a vedení správného pohledu řidiče ven ze zatáčky. Rychlost je uvedena na spodní hranici, vyšší rychlost

naopak dokazuje schopnost využít kinetickou energii motocyklu a pozitivní odstředivé síly. (Ministerstvo dopravy, 2016, s. 16). Správné provedení je znázorněno na obr. 3.

Obr. 3 “U“ otočka



Zdroj: <https://www.mdcz.cz/MDCR/media/MDCR/2-2.png>

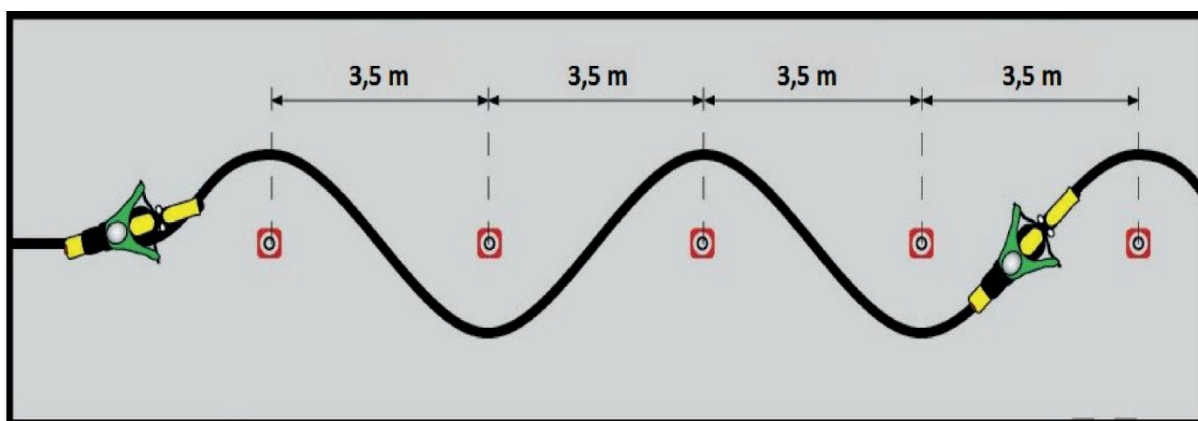
Nesplnění úkonu mohou znamenat následující chyby:

- nepřiměřená rychlost při průjezdu zatáčkou, nezvládnutí řízení
- vyjetí z prostoru vymezeného kužely
- opakované převrnutí některého kužele
- převrnutí více kuželů najednou
- sejmutí chodidel ze stupaček
- dotknutí se vozovky jednou nebo oběma nohama
- nesprávné vedení pohledu během otáčení v rozporu s obsahem základní úlohy jízdy
- pád motocyklu (Ministerstvo dopravy, 2016, s. 16).

Slalom rychlostí chůze

Podmínkou splnění čtvrtého úkonu je provedení slalomu a udržení rovnováhy po celou dobu jízdy. Rychlost $4 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ je uvedena jako minimální a je udržována vhodnou kombinací ovládnutí spojky, brzd a akcelérátoru. Vyšší rychlost opět není hodnocena záporně. Sledován je také správný pohled řidiče během jízdy (Ministerstvo dopravy, 2016, s. 17). Úkon a jeho provedení je zobrazeno na obr. 4.

Obr. 4 Pomalý slalom



Zdroj: <https://www.mdcrcz/MDCRC/media/MDCRC/2-3.png>

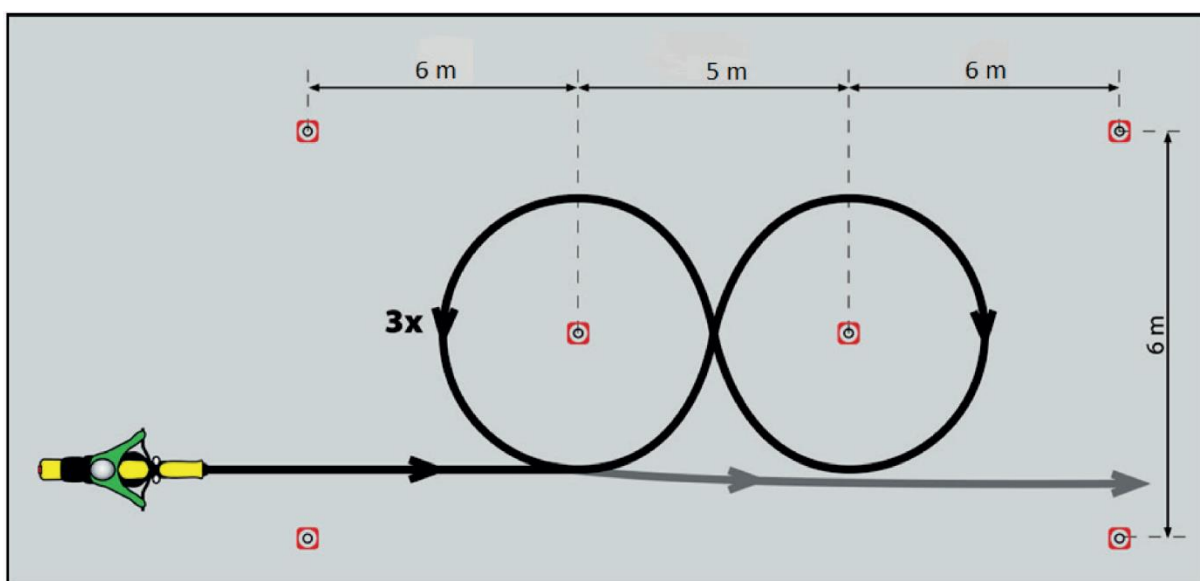
Nesplnění úkonu mohou znamenat následující chyby:

- opakované vynechání nebo převrnutí kužele
- převrnutí více kuželů najednou
- neudržení chodidel na stupačkách
- dotknutí se vozovky jednou nebo oběma nohama
- nepřiměřená rychlost při průjezdu slalomem spojená s nezvládnutím řízení
- pád motocyklu
- nesprávné vedení pohledu během jízdy mezi kužely (Ministerstvo dopravy, 2016, s. 18).

Jízda po dráze ve tvaru „8“ při rychlosti chůze

Podstatou tohoto na první pohled nejtěžšího úkonu je projet třikrát za sebou dráhu ve tvaru číslice 8 a udržet rovnováhu a stabilitu motocyklu po celou dobu jízdy. Rychlost (nejnižší cca 4 km.h⁻¹) během jízdy je udržována trojkombinací spojka, akceleračtor a brzda. Dynamický výjezd z oblouků opět prokazuje lepší schopnost využít výkon a pozitivní odstředivé síly. Hodnotí se také správné vedení pohledu směrem do oblouku a následně ven z oblouku (Ministerstvo dopravy, 2016, s. 19). Schéma provedení je na obr. 5.

Obr. 5 Osmička



Zdroj: <https://www.mdcz.cz/MDCR/media/MDCR/2-4.png>

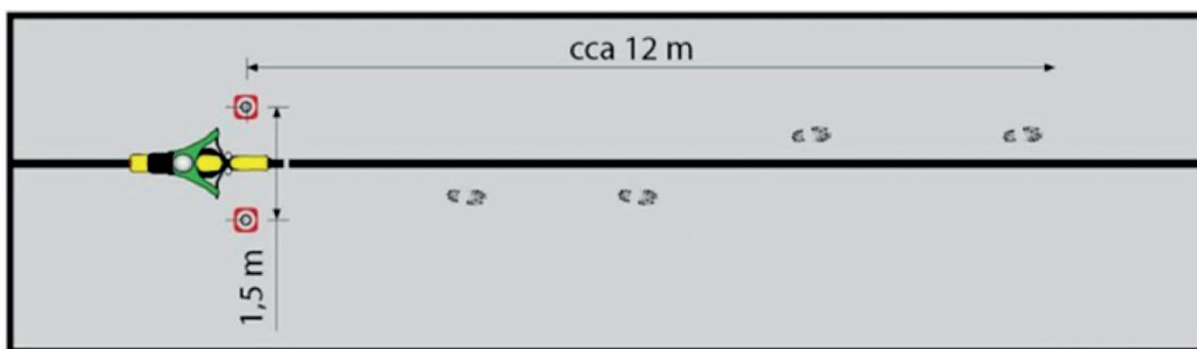
Nesplnění úkonu mohou znamenat následující chyby:

- opakované převrnutí některého kužele
- převrnutí více kuželů najednou
- sejmutí chodidel ze stupaček
- dotknutí se vozovky jednou nebo oběma nohama
- nepřiměřená rychlost při průjezdu osmičkou spojená s nezvládnutím řízení
- pád motocyklu
- nesprávné vedení pohledu (Ministerstvo dopravy, 2016, s. 19).

Opakované rozjetí a zastavení se s jednou nohou na stupačce

Žadatel provede několikanásobné zastavení a rozjetí se na vzdálenosti 12 metrů. Zastavení provede celkem 4x, z toho dvakrát se opře o zem pravou nohou, poté dvakrát levou nohou, druhá noha zůstane na stupačce. Střídání nohou v opačném pořadí nemá vliv na hodnocení úkonu. S ohledem na bezpečnost a stabilitu je možné po zastavení provést následnou oporu oběma nohama pro udržení stability motocyklu. Následný rozjezd se provádí opět s jednou nohou na zemi (stejnou, se kterou bylo provedeno zastavení) a druhou na stupačce (Ministerstvo dopravy, 2016, s. 19). Provedení úkonu je naznačeno na obr. 6.

Obr. 6 Stop and go



Zdroj: https://www.mdcrcz/MDCRC/media/MDCRC/2-5_1.png

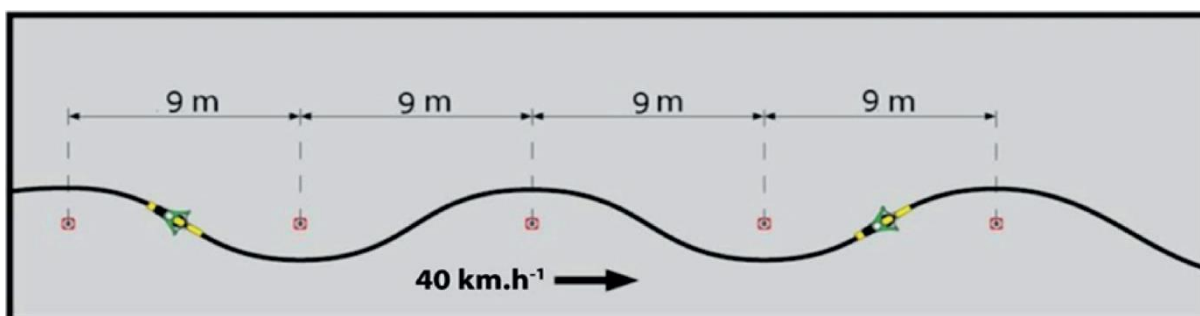
Nesplnění úkonu mohou znamenat následující chyby:

- rozjezd na špatný rychlostní stupeň a s tím spojené nezvládnutí řízení
- opakované zhasnutí motoru
- nohy nejsou při jízdě na stupačkách
- rozjezd a zastavování za pomoci odstrkování nebo brzdění nohama o vozovku
- nezvládnutí úkonů ve vymezeném prostoru
- neudržení stability s oporou pouze na jedné noze při rozjíždění
- pád motocyklu (Ministerstvo dopravy, 2016, s. 20).

Slalom v rychlosti 40 km.h⁻¹

Správně provedený slalom je proveden žadatelem o řidičské oprávnění při konstantní rychlosti 40 km.h⁻¹ bezpečně a se správnou technikou jízdy (Ministerstvo dopravy, 2016, s. 20). Průjezd mezi kužely je vyobrazen na obr. 7.

Obr. 7 Rychlý slalom



Zdroj: <https://www.mdcrcz/MDCRC/media/MDCRC/3-1.png>

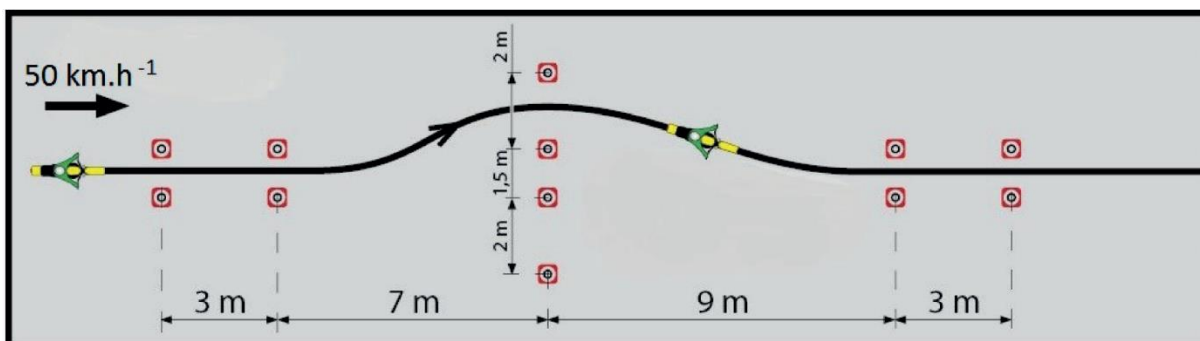
Nesplnění úkonu mohou znamenat následující chyby:

- nedostatečná rychlost při průjezdu slalomem
- vynechání kuželů
- opakované převrnutí některého kužele, nebo převrnutí více kuželů najednou
- neudržení chodidel na stupačkách
- dotknutí se vozovky jednou nebo oběma nohama
- nepřiměřená rychlost při průjezdu slalomem spojená s nezvládnutím řízení
- pád motocyklu (Ministerstvo dopravy, 2016, s. 21).

Vyhýbací manévr

Vyhýbací manévr se provádí v počáteční rychlosti 50 km.h^{-1} (u skupiny AM 45 km.h^{-1}) a principem je provést vyhnutí se z přímého směru před překážkou vpravo či vlevo od středu o cca 0,9 metru. Při provádění manévru je zakázáno použít brzdu, zároveň je doporučeno vymáčknout spojku. Za překážkou je nutno vrátit se zpět do přímého směru v původním jízdním pruhu na úseku dlouhém 9 m, jak je zobrazeno na obr. 8. Při tomto úkonu je také hodnocen správný pohled (Ministerstvo dopravy, 2016, s. 21).

Obr. 8 Vyhýbací manévr



Zdroj: https://www.mdcrcz/MDCR/media/MDCR/3-2_1.png

Nesplnění úkonu mohou znamenat následující chyby:

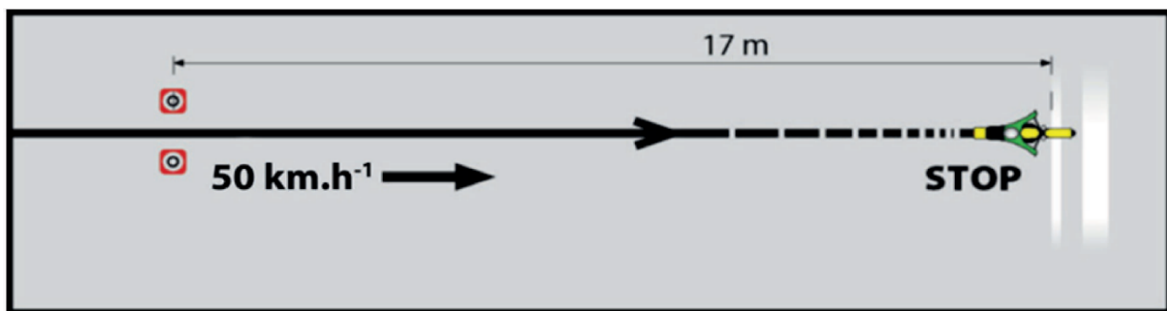
- zjevné nedosažení stanovené rychlosti před zahájením vyhýbání
- dřívější nebo nedostatečné vyhnutí se
- brzdění při vyhýbacím manévru
- nevrácení se do původního směru ve stanoveném úseku
- opakované převrnutí některého kužele, nebo více kuželů najednou

- sejmutí chodidel ze stupaček
- nepřiměřená rychlost spojená s nezvládnutím řízení
- pád motocyklu
- nesprávné vedení pohledu (Ministerstvo dopravy, 2016, s. 22).

Brzdění na přesnost

Zastavení mezi dvěma čarami je požadavkem tohoto úkonu. Žadatel provádí bezpečné a plynulé zastavení z rychlosti 50 km.h⁻¹ (skupina AM pouze 45 km.h⁻¹) na 17 metrech s použitím brzd obou kol tak, aby se přední kolo po zastavení nacházelo mezi příčnou čarou souvislou úzkou a příčnou čarou souvislou širokou jako na obr.9. Vzdálenost těchto dvou čar od sebe je 30 centimetrů (Ministerstvo dopravy, 2016, s. 22-23).

Obr. 9 Brzdění na přesnost



Zdroj: https://www.mdcz.cz/MDCR/media/MDCR/4-1_1.png

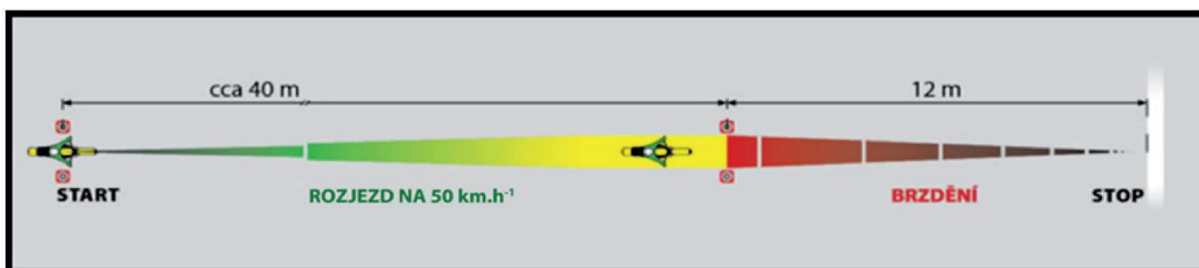
Nesplnění úkonu mohou znamenat následující chyby:

- nízká rychlost před zahájením brzdění
- zastavení předním kolem mimo stanovený prostor
- použití jen jedné brzdové páky (neplatí pro kombinovaný systém brzd)
- podstatné odchylení od jízdního směru
- zhasnutí motoru
- sejmutí chodidel ze stupaček s velkým předstihem před zastavením motocyklu
- nepřiměřená rychlost spojená s nezvládnutím řízení
- dlouhodobé či nekontrolovatelné zablokování zadního kola
- pád motocyklu (Ministerstvo dopravy, 2016, s. 23).

Nouzové brzdění

Nouzové brzdění, zobrazené na obr. 10, s největším možným zpomalením provádí žadatel opět z rychlosti 50 km.h⁻¹ (skupina AM pouze 45 km.h⁻¹) pomocí současného brzdění obou kol. Délka vymezeného úseku pro brzdění je pouze 12 metrů (Ministerstvo dopravy, 2016, s. 23).

Obr. 10 Nouzové brzdění



Zdroj: https://www.mdcz.cz/MDCR/media/MDCR/4-2_1.png

Chyby, které znamenají nesplnění úkonu:

- nízká nájezdová rychlost
- překročení vymezeného prostoru 12 metrů
- použití jen jedné brzdové páky (neplatí pro kombinovaný systém brzd)
- podstatné odchýlení od jízdní osy
- zhasnutí motoru
- sejmutí chodidel ze stupaček s velkým předstihem před zastavením motocyklu
- nezvládnutí řízení
- dlouhodobé či nekontrolovatelné zablokování zadního nebo předního kola
- výrazné zvednutí zadního kola nad úroveň vozovky
- pád motocyklu (Ministerstvo dopravy, 2016, s. 24).

U všech výše uvedených jízdních úkonů má žadatel právo na dva pokusy. Nejprve může absolvovat všechny úkony nanečisto kvůli odbourání nervozity a oživení požadavků. V případě, že žadatel všechny jízdní úkony splní již v prvním (zahřívacím) kole, lze od druhé jízdy upustit. V opačném případě nezvládnutí některého, nebo některých konkrétních jízdních úkonů, má možnost opravy. Pokud ani při druhé jízdě nezvládne, opakuje konkrétní neúspěšný úkon nebo úkony ještě jednou. Při opětovném nesplnění je hodnocen stupněm „neprospěl“ (Ministerstvo dopravy, 2016, s. 13).

Jízda v provozu následuje pouze v případě, pokud žadatel zvládl první část zkoušky v požadovaném rozsahu. Pakliže ji nezvládl, nepokračuje již dále do silničního provozu, protože neprokázal dostatečné znalosti a dovednosti ovládání motocyklu a je v souladu s ustanovením § 42 odst. 1 zákona č. 247/2000 Sb. hodnocen stupněm „neprospěl“ (Ministerstvo dopravy, 2016, s. 14).

Žadatel o řidičské oprávnění musí při jízdě zkušební jízdě v provozu předvést *„schopnost ovládání motorového vozidla v podmínkách provozu na pozemních komunikacích, zejména zachování správného směru jízdy, řízení s ohledem na snížení spotřeby paliva a emisí, zrychlení vozidla až na vhodnou rychlost a udržování této rychlosti i během řazení jednotlivých rychlostních stupňů, jízda v zatáčkách, vjetí do křižovatky a její bezpečné projetí, přizpůsobení rychlosti vozidla při odbočování vlevo a vpravo, jízda na pozemních komunikacích v přímém směru, míjení protijedoucích vozidel, včetně úseků s omezeným prostorem, přizpůsobení rychlosti vozidla podmínkám provozu na pozemních komunikacích, zařazení se do jiného jízdního pruhu, dodržování správné vzdálenosti mezi vozidly v jednotlivých jízdních pruzích, předjíždění jiných vozidel, je-li to možné, jízda kolem překážek, například zaparkovaných vozidel, dodržování bezpečného bočního odstupu, popřípadě předjíždění jinými vozidly, odbočení na křižovatce vlevo i vpravo, odbočení mimo pozemní komunikaci, rozjezd po zaparkování, po zastavení v provozu a po výjezdu z vozovky,“* (Vyhláška č. 167/2002 Sb., 2016) Podmínkou úspěšného hodnocení zkoušky je také *„znalost jízdy na kruhovém objezdu, přeježdění železničního úrovněového přejezdu, jízdy podél zastávek tramvají, autobusů a trolejbusů, přeježdění přechodů pro chodce, jízdy z kopce a do kopce při velkém podélném sklonu, vjezd na dálnici nebo výjezd z dálnice nebo silnice pro motorová vozidla, zařazení do pruhu s rychleji jedoucími vozidly, přejezd do pruhu s pomaleji jedoucími vozidly, průjezd dálničním uzlem a tunelem, pokud jsou takové dopravní situace v místě konání zkoušky dostupné a provedení nezbytných bezpečnostních opatření při opouštění vozidla.“* Praktická zkouška v silničním provozu je v zákoně definována délkou 30 minut (Vyhláška č. 167/2002 Sb., 2016).

4.4 Průběh praktické zkoušky ve vybraných evropských státech

Ve většině evropských států se výuka a výcvik budoucích motocyklistů věnuje od počátku jejich plnému osamostatnění a přípravě na pohyb v silničním provozu, kde je bezpečnost pouze na nich samotných. Hodnocení závěrečných zkoušek se vztahuje nejen na samostatnou a bezpečnou jízdu, ale i na schopnost reagovat na chyby ostatních. Praktická část

zkoušky pro získání řidičského oprávnění je ve vybraných evropských státech složena ze tří částí. Je nutné umět plně ovládat motocykl, kontrolovat jeho technický stav a v neposlední řadě se bezpečně pohybovat v silničním provozu (Budský, 2016).

Velká Británie

Ve Velké Británii je praktická část zkoušky prováděna v jiný den než teoretická část a žadatel musí být vybaven vhodným motorkářským oblečením s reflexními prvky, rukavicemi, přilbou a motorkářskou obuví (Driving Standards Agency, 2007, s. 26-27). První část zkoušky je prováděna na uzavřeném cvičišti pod vedením zkušební komisaře. Nejprve je žadateli vysvětlen postup a následně jsou postupně zkoušeny jednotlivé jízdní úkony. Začíná se manipulací s motocyklem a postavením na stojánek, pomalými úkony, které představuje slalom, jízda ve tvaru číslice osm, „U“ otočení, pomalá jízda rychlostí chůze, a pokračuje se rychlými úkony, jimiž jsou vyhýbací manévry s následným zastavením na určeném místě, krizové brzdění a brzdění na přesnost (Keswick, 2010). Provedení cvičných úkonů je téměř totožné s českou verzí. Nepatrná změna je u prvního úkonu s názvem vedení motocyklu (žadatel pouze zatlačí pozpátku motocykl do vyznačeného prostoru), druhou změnou spojení úkonů s názvy stop and go a „U“ otočka do jednoho úkonu (žadatel nejprve zastaví na vyznačeném místě, následuje rozjezd, provedení U obratu a opět zastavení na značce).

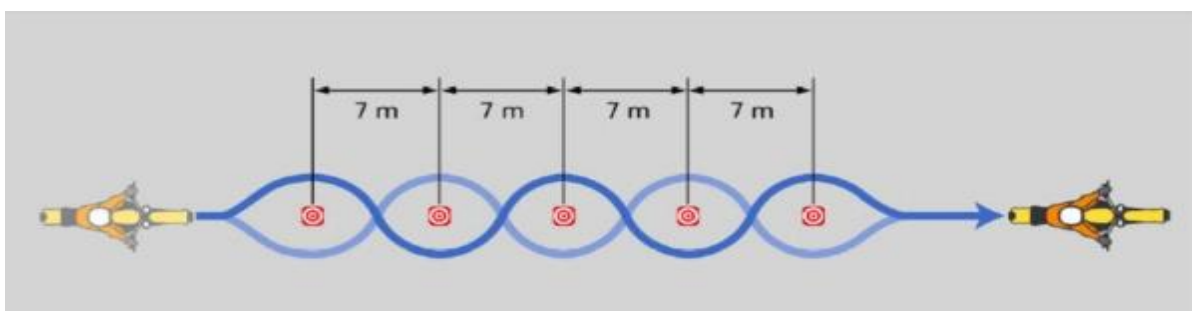
Před zahájením zkoušky v provozu se nejprve provede řádná zhruba desetiminutová kontrola motocyklu před jízdou. Zkušební jízdu absolvuje zkušební komisař v provozu za žákem na svém motocyklu. Jízda trvá zhruba 35 minut a vede po pevně stanovené trase, jejíž polovina musí vést mimo město a část musí být absolvována i po dálnici. Z hlediska náročnosti mají zkušební komisaři pevně stanovený požadavek na trasu, která musí být náročná, ale nesmí obsahovat chytáky. O výsledku může rozhodnout jedna klíčová chyba nebo celkový dojem z předvedených úkonů. Vyhodnocení i se zpětnou vazbou je provedeno po ukončení zkoušky (Budský, 2016).

Německo

V Německu je systém zkoušek také složen ze tří částí: z části povinných cviků na cvičišti, kontroly před jízdou a jízdy v provozu. Povinné úkony na uzavřené ploše se mírně odlišují co do počtu a způsobu provedení od okolních zemí. Záleží také pro jakou skupinu motocyklu se zkouška skládá. Samozřejmostí je mít pro jízdu schválenou přilbu a předepsané oblečení, včetně rukavic a bot. Pro skupinu AM jsou na cvičišti povinné čtyři úkony. Slalom

(ve 30 km.h^{-1}) vyobrazený na obr. 11 a krizové brzdění (ze 40 km.h^{-1}) jsou úkony povinné. Třetím úkonem je vyhýbací manévr s počáteční rychlostí 40 km.h^{-1} a je u něj možnost volby mezi vyhýbacím manévrem s brzděním (vzdálenost 7 metrů do překážky) a bez brzd (vzdálenost 9 m do překážky). Poslední úkon lze také vybrat, a to z trojice cviků: jízda rychlostí chůze na dráze 25 metrů, stop and go, nebo jízda v kruhu o poloměru 4,5 metru (Glowalla, 2015, s. 4-7).

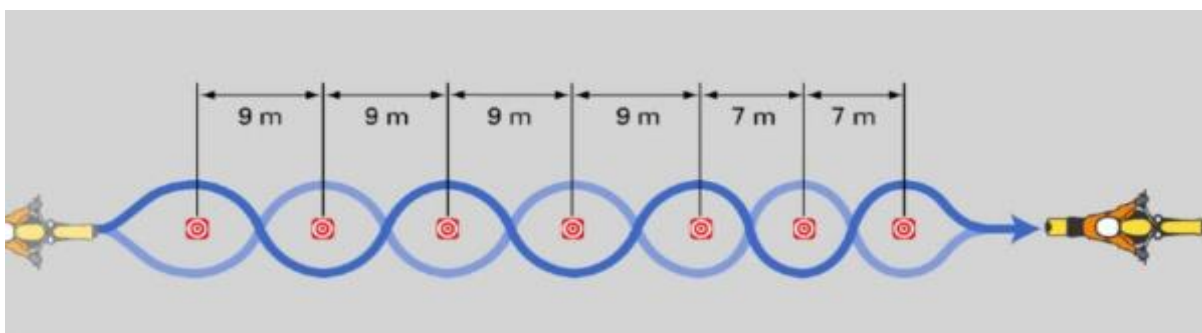
Obr. 11 Slalom



Zdroj: <http://www.be-fahrschule.de/fahrschule/fuehrerschein/praktischepruefung.htm>

Pro skupiny A1, A2 a A je povinných šest úkonů. Pomalý slalom, krizové brzdění z rychlosti 50 km.h^{-1} a oba typy vyhýbacích manévrů, tedy jak s použitím brzd, tak bez nich (oba s počáteční rychlostí 50 km.h^{-1}), jsou povinné vždy. Předposlední úkon lze vybrat mezi slalomem, který je zobrazen na obr. 11 (ve 30 km.h^{-1}) a dlouhým slalomem zobrazeným na obr. 12 (ve 30 km.h^{-1}). Poslední úkon je možné vybrat z trojice: jízda rychlostí chůze, stop and go, nebo jízda v kruhu o poloměru 4,5 metru (Glowalla, 2015, s. 4-7). Počet povinných úkonů je v Německu s počtem 6 menší než v České republice (10 úkonů). Také možnost volby jen některých cviků u nás není možná. Požadované provedení úkonů se liší v délce slalomu a nájezdové rychlosti (pouze 30 km.h^{-1}), jízda v osmičce je v Německu nahrazena jízdou v kruhu a vyhýbací manévr požadují ve dvojím provedení (s použitím brzd a bez nich).

Obr. 12 Dlouhý slalom



Zdroj: <http://www.be-fahrschule.de/fahrschule/fuehrerschein/praktischepruefung.htm>

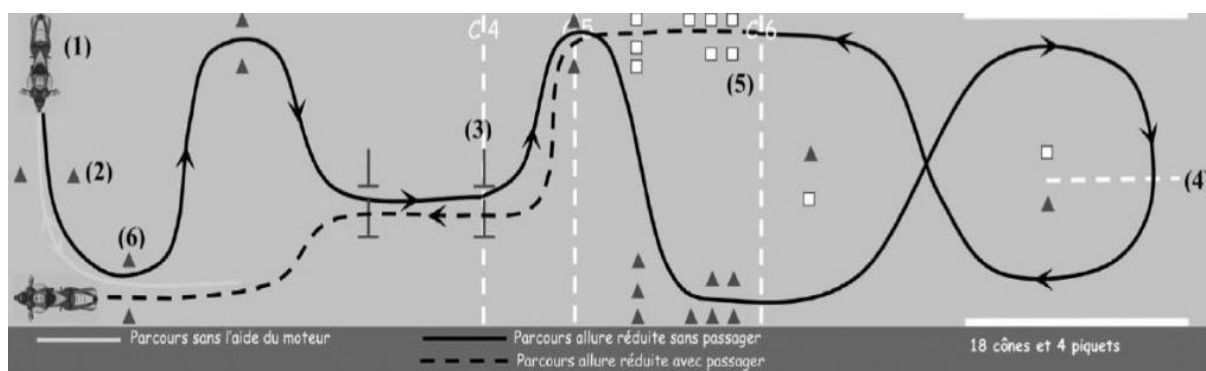
Před jízdou v provozu je provedena kontrola motocyklu v délce cca 5 minut a poté je možné vyrazit do provozu. Zkušební komisař následuje žadatele v autě společně s instruktorem, který vůz řídí. Pokyny dává komisař žadateli pomocí elektronického zařízení. Trasu volí komisař podle svého uvážení, délka zkušební jízdy je udávána okolo 30 minut. K vyhodnocení dochází ihned po ukončení zkoušky. Hodnotí se především bezpečný a plynulý pohyb v silničním provozu a současně schopnost včas a vhodně reagovat na nebezpečné situace a nástrahy provozu (Budský, 2016).

Francie

Francouzský systém se skládá také ze tří částí, přičemž kontrola motocyklu před jízdou je součástí zkoušky na zkušební ploše. Praktická část zkoušek se celá provádí v jeden den. Začíná nejprve na zkušební ploše a podle výsledku se odvíjí další postup. V případě, že žadatel není úspěšný při jízdě v provozu, opakuje pouze jízdu v provozu a nemusí absolvovat znovu úkony na cvičišti (Budský, 2016).

Na uzavřené cvičné ploše je nejprve provedena první část zkoušky, skládající se z pěti známkových sestav úkonů. Hodnocení je formou písmen A, B a C. Žadatelé ohodnocení A, nebo B pokračují dál ve zkoušce, při ohodnocení písmenem C zkouška končí. Po předvedení všech úkonů musí být žadatel ohodnocen minimálně dvakrát písmenem A, jinak také neprospěl. Zkouška začíná manipulací s motocyklem bez spuštěného motoru (3 možné varianty trasy), tento úkon je hodnocen pouze A, nebo B. Dále žadatel absolvuje pomalou sestavu složenou z několika cviků jako je například jízda rychlostí chůze na délce 12 metrů, jízda v kruhu na poloměru 4,5 metru, nebo „U“ otočka (4 možné varianty trasy). Na pomalou část navazují úkony při vyšších rychlostech, jsou jimi slalom a vyhýbací manévr (4 varianty trasy). Krizové brzdění z rychlosti 50 km.h⁻¹ tvoří samostatnou část zkoušky a žadatel na něj má dva pokusy. Jednotlivé úkony jsou většinou zakomponovány do určitých sestav, neprovádí se úplně samostatně, ale prolínají se do sebe a nejsou na první pohled rozeznatelné. Velkou odlišnost od evropských systémů zobrazuje obr. 13 v místě pozice čísla pět. Zde žadatel provede zastavení a dál pokračuje po trase přerušované čáry se spolujezdcem. Obrázek je pouze jednou z možných variant trasy na zkušební ploše. Poslední hodnocenou fází je kontrola motocyklu. Žadatel si vylosuje jednu ze dvanácti otázek, na kterou musí znát odpověď (Rolland, 2014).

Obr. 13 Varianta sestavy úkonů



Zdroj: <https://motoconseils.com/permis-moto/>

Jízda v provozu následuje ihned po krátké zběžné kontrole motocyklu. Komisař následuje žáka v osobním autě řízeném instruktorem autoškoly. Trasu volí komisař tak, aby dvě třetiny jízdy proběhly mimo město a zároveň byla použita i dálnice. Vyhodnocení je provedeno hned po ukončení zkoušky (Rolland, 2014).

Ostatní evropské státy

V ostatních evropských státech trvá první část zkoušky složená z povinných úkonů na cvičišti v průměru 10 minut, nejrychleji je možné ji absolvovat za 5 minut v Lucembursku, nejdéle trvá v Nizozemsku, a to 25 minut. Počet povinných úkonů se také liší stát od státu, například v Chorvatsku postačí zkušebnímu komisaři pouze předvedení čtyř úkonů (Budský, 2016).

Závěrečná část zkoušky, které je věnována největší pozornost, je samotná jízda v provozu. Zkušební komisař následuje žadatele v automobilu řízeném instruktorem autoškoly. Výjimku tvoří Litva a Lotyšsko, kde řídí automobil sám komisař. Ve Švédsku, Norsku a Belgii následuje komisař žáka na svém motocyklu. V další severské zemi Finsku mají komisaři na výběr z obou možností. Trasa závěrečné zkoušky je plně v kompetenci zkušebního komisaře, který ji volí podle svého uvážení. Ve státech jako Litva nebo Norsko je trasa pevně stanovena a neměnná nebo má stanovená místa (Belgii, Nizozemsku, Lotyšsku), kterými je nutné během zkoušky projet. Některé státy mají ještě svoje vlastní podmínky na trasu zkoušky. Například v Norsku je povinné 70 procent zkušební trasy absolvovat mimo městskou aglomeraci, Švédsko požaduje 60 procent. Další podmínkou například v Maďarsku nebo Estonsku je jízda budoucího motorkáře na dálnici. Délka celé zkoušky je v průměru 35 minut. Nejrychleji ji budoucí motorkář absolvuje například v Portugalsku, Rakousku, Dánsku nebo Belgii a to za 25 minut,

nejvíce času na zkušební trase naopak stráví Chorvaté a Maďaři. V obou těchto státech tato část zkoušky trvá 45 minut (Budský, 2016). Česká republika s 30 minutami patří také do průměru.

Vyhodnocení zkoušky komisařem následuje ihned po provedení dané části zkoušky a je vzápětí oznámeno žadateli. V některých zemích (Rakousko, Maďarsko, Nizozemsko) je výsledek diskutován i s instruktorem autoškoly, na vyhodnocení zkoušky však předchází výkony během výcviku nemají vliv. Pokud žák nezvládne bezchybně první část zkoušky (úkony na cvičišti), zpravidla nesmí k praktické části zkoušky v provozu. V provozu je hodnocen celkový dojem z jízdy a případný výskyt nějaké zásadní chyby, tak je tomu i v České republice. Výjimku tvoří Belgie, kde mají komisaři stanoveno, že zkouška v provozu může být neúspěšná i v případě provedení několika menších chyb (Budský, 2016).

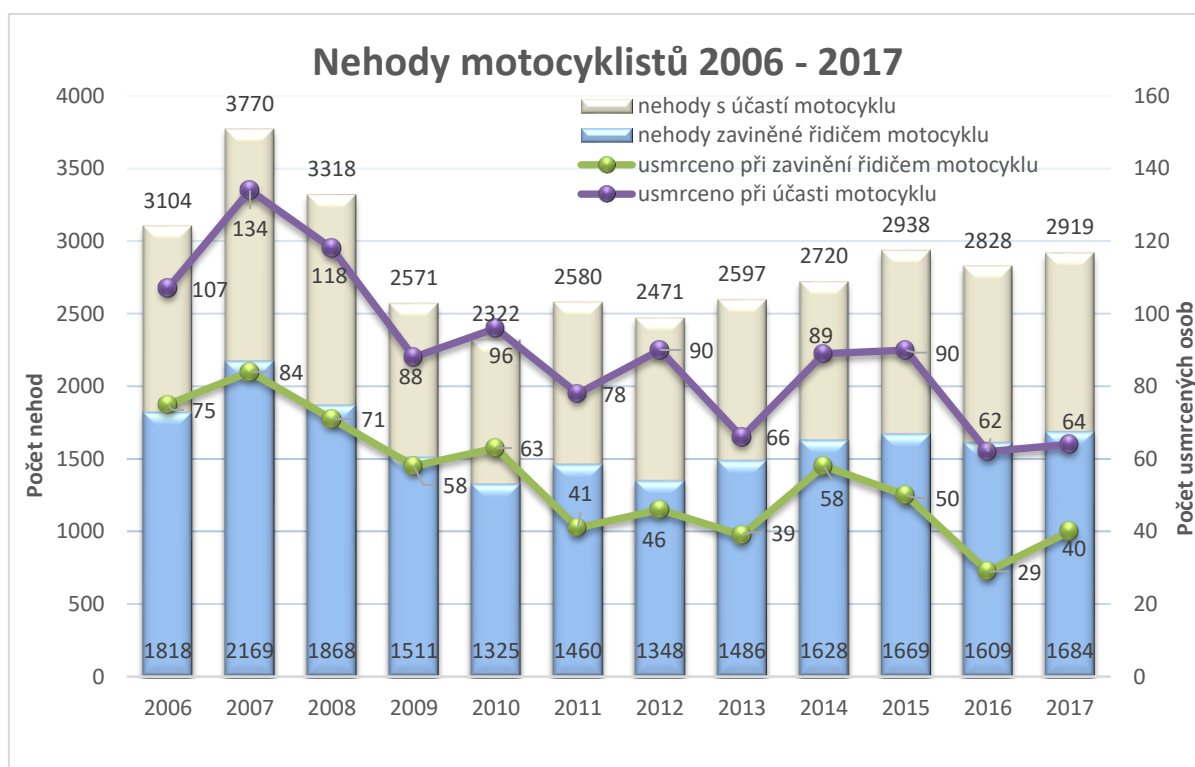
Kolizní situace během zkoušky

Nehodovost při zkouškách uvádí většina států velmi malou a pokud k pádům při zkouškách dochází, tak je tomu v naprosté většině případů na cvičné ploše. Například Francie uvádí 0,06 procenta incidentů během zkoušky, Švédsko uvádí maximálně 0,5 procenta zkoušek s nepatrnými škodami, Dánové uvádějí dokonce nulu. Chorvaté neuvádějí čísla, pouze hovoří o malém množství nehod, bez zranění a škod. Belgie uvádí jednu nehodu během tří let (Budský, 2016). Počty nehod během zkoušky nejsou v ČR dosud bohužel známy, neoficiální zdroje hovoří o jednotkách případů na cvičišti.

4.5 Analýza nehodovosti motocyklistů v ČR

Jízda na motocyklu se jeví ze statistických čísel nehodovosti jako velmi nebezpečná. V posledním sledovaném roce 2017 bylo z celkového počtu 2919 dopravních nehod s účastí motocyklisty zaviněno 1684 těchto nehod právě samotnými motorkáři. Tragické následky nehod potvrzuje 40 usmrcených osob právě vinou motorkářů. Celkově při dopravních nehodách zemřelo na českých silnicích 64 osob. Na obr. 14 je patrný rostoucí počet dopravních nehod s účastí motocyklistů od roku 2010, k nepatrnému poklesu došlo v letech 2012 a 2016. Ve stejném období je také patrný rostoucí počet nehod zaviněných motocyklisty. I přesto, že počet nehod neustále stoupá, po roce 2015 dochází k celkem razantnímu snížení počtu usmrcených osob o 28 osob a tento stav nadále trvá i v roce 2017 (Besip, 2018).

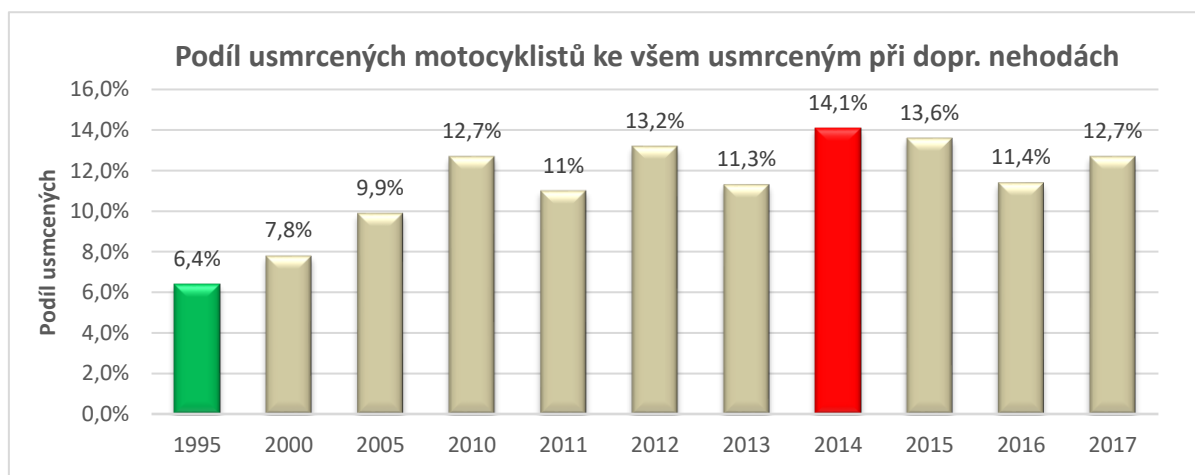
Obr. 14 Nehodovost motocyklistů



Zdroj dat: www.ibesip.cz

Podíl motocyklistů na celkovém počtu usmrcených osob při všech dopravních nehodách v období let 1995-2017 je zobrazen na obr. 15. Nejvyšší byl v roce 2014 a to 14,1 procenta, naopak nejnižší byl v roce 1995 a to „pouze“ s hodnotou 6,4 procenta. Ze zobrazených hodnot je zřejmé, že tento podíl je od roku 2010 osciluje kolem 12 procent, což potvrzuje i statistika z loňského roku, kdy byl tento podíl 12,7 procenta.

Obr. 15 Podíl usmrcených motocyklistů

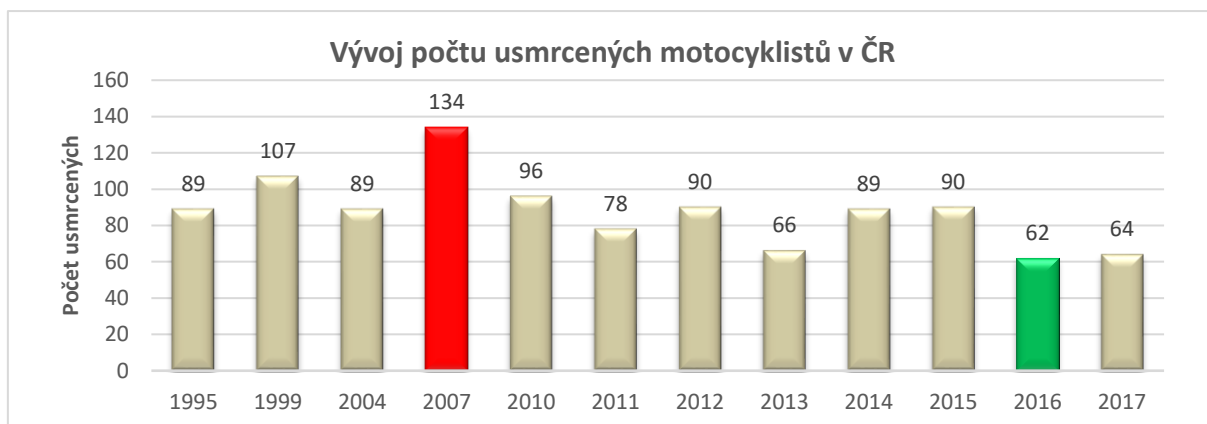


Zdroj dat: www.ibesip.cz

4.5.1 Nehodovost se smrtelnými následky

Obr. 16 zobrazuje počty usmrcených osob v dlouhodobém pozorování. Rok 2017 s počtem 64 usmrcených motocyklistů spolu s předchozím nejméně tragickým rokem 2016 s počtem 62 usmrcených osob představuje výrazný pokles oproti letům 2014 a 2015, kdy se počet usmrcených pohyboval kolem 90 osob, což je rozdíl o 28 usmrcených osob (Besip, 2018).

Obr. 16 Počet usmrcených motocyklistů

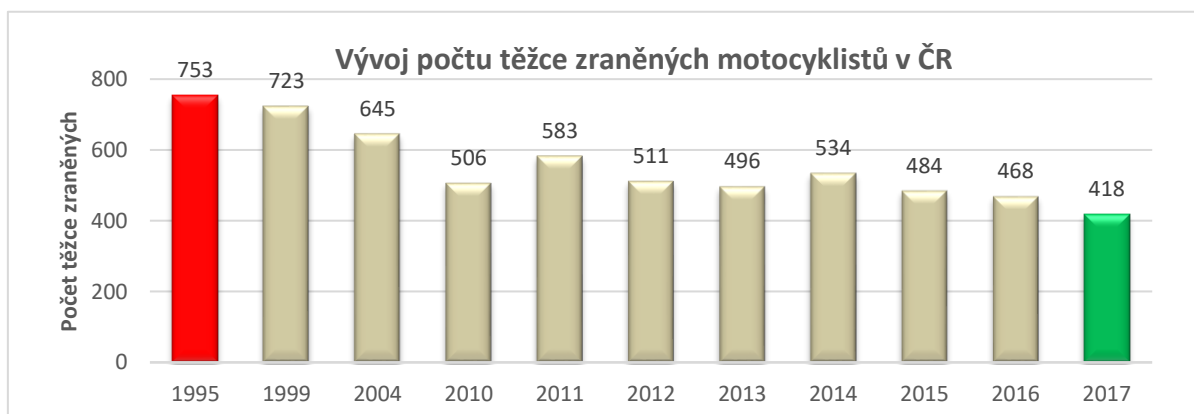


Zdroj dat: www.ibesip.cz

4.5.2 Nehodovost a počet těžce zraněných motocyklistů

V roce 1995, tedy v úplném počátku naší statistiky, bylo nejvíce motorkářů za všechny sledované roky těžce zraněno. Zdroje uvádí počet 753 osob. Nejméně nehod s následky ve formě těžkých zranění bylo zaznamenáno v posledním statistickém období, tedy v roce 2017, a to „pouze“ 418 osob. Vývoj v celém období znázorněný na obr. 17 má klesající trend v počtu těžce zraněných motocyklistů (Besip, 2018).

Obr. 17 Počet těžce zraněných motocyklistů

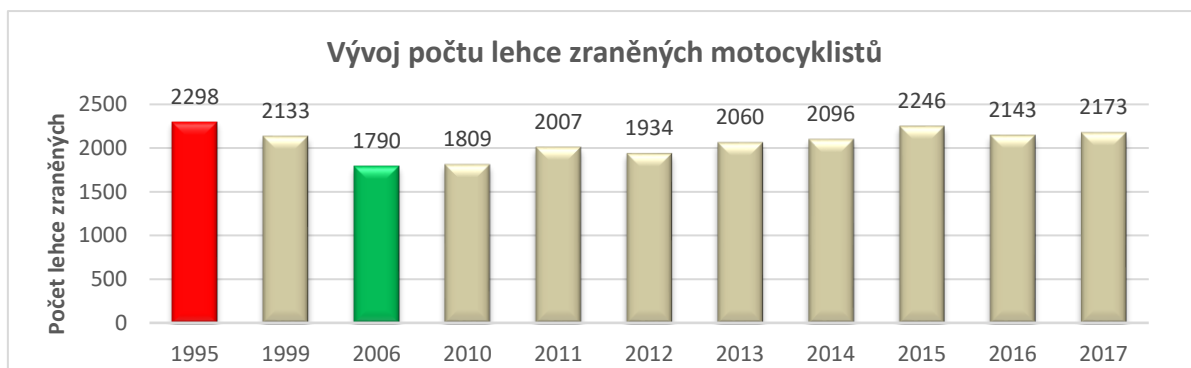


Zdroj dat: www.ibesip.cz

4.5.3 Nehodovost a počet lehce zraněných motocyklistů

Z hlediska lehce zraněných motocyklistů se situace opakuje jako v případě těžkých zranění a nejhorším je rok 1995 s počtem 2298 lehce zraněných osob. 1790 osob je nejnižší počet evidovaných lehkých zranění v průběhu roku 2006 (Besip, 2018). V posledních dvou letech se počet lehce zraněných ustálil. Vývoj počtu lehce zraněných zobrazuje obr. 18.

Obr. 18 Počet lehce zraněných motocyklistů

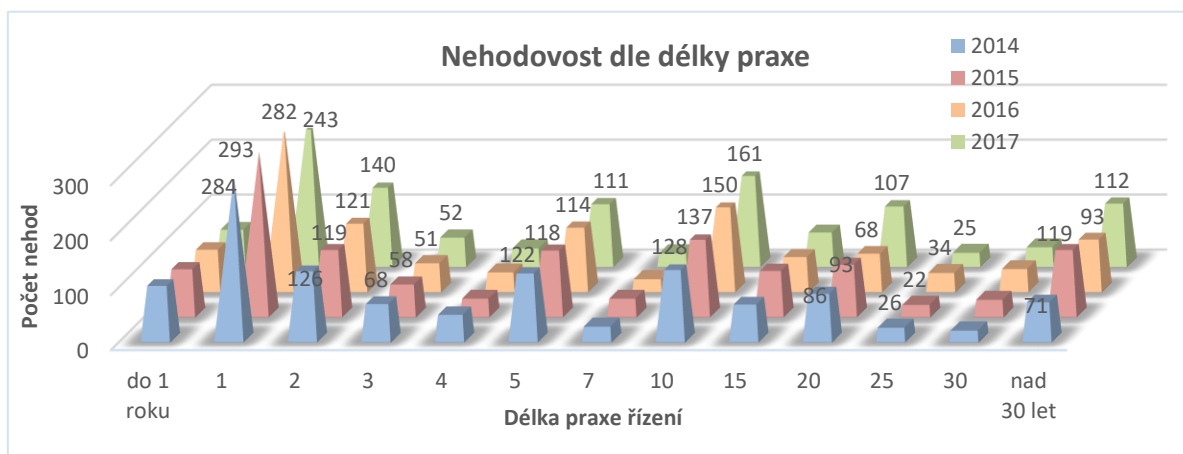


Zdroj dat: www.ibesip.cz

4.5.4 Nehodovost podle délky praxe

Počet nehod z hlediska délky praxe řidiče, jak zobrazuje obr. 19, je nejvyšší v prvním roce praxe po získání řidičského oprávnění v autošколе, poté dochází ke každoročnímu poklesu, pouze pátý rok praxe se vymyká klesajícímu trendu. V desátém roce dochází opět k celkem razantnímu nárůstu počtu nehod. Další zvýšená nehodovost se projevuje po patnáctém, dvacátém a třicátém roku praxe.

Obr. 19 Počet nehod podle délky praxe



Zdroj dat: www.ibesip.cz

Příčiny nehod v závislosti na délce praxe zobrazuje tab. 3, ze které je zřejmé, že nejvíce nehod zaviněných motocyklisty je způsobeno nepřiměřenou rychlostí, konkrétně v roce 2017 jich bylo celkem 835. Z policejní statistiky vyplývá, že při nehodách způsobených nepřiměřenou rychlostí jízdy bylo v roce 2017 usmrceno 23 osob, 127 osob těžce zraněno a 647 osob lehce zraněno (Besip, 2018).

Nejčastějším viníkem těchto dopravních nehod byli řidiči s délkou praxe jednoho roku (130 nehod), řidiči s desetiletou praxí (89 nehod) a řidiči s dvouletou praxí. Nesprávný způsob jízdy představuje druhou nejčastější příčinu nehod nejvíce havarujících motocyklistů, tedy těch s 1 rokem praxe. Po roce 2015, kdy došlo ke 132 nehodám, dochází v této kategorii v roce 2016 k poklesu na číslo 108 nehod a v roce 2017 dokonce k poklesu na 85 dopravních nehod. Nejzávažnější dopravní nehody zaviněné motocyklisty jsou dle evidence způsobené nesprávným předjížděním (Besip, 2018).

Tab. 3 Příčiny nehod v závislosti na délce praxe

Praxe	2015				2016				2017			
	nepřim. rychlost	nesprávné předjíždění	nedání přednosti	nesprávný způsob jízdy	nepřim. rychlost	nesprávné předjíždění	nedání přednosti	nesprávný způsob jízdy	nepřim. rychlost	nesprávné předjíždění	nedání přednosti	nesprávný způsob jízdy
1<	42	5	13	25	44	3	6	22	32	2	5	27
1	136	11	13	132	143	16	15	108	130	12	16	85
2	63	7	8	40	69	4	10	38	74	9	6	51
3	34	3	3	18	26	3	3	19	31	2	1	18
4	22	0	2	9	13	1	7	14	14	3	0	16
5	64	8	4	41	58	10	7	39	60	7	4	40
6	17	1	0	10	12	3	2	16	15	1	2	11
7	17	1	0	15	13	4	1	5	16	0	0	8
8	15	0	1	5	13	4	0	10	12	2	1	12
9	11	2	2	3	13	1	0	5	13	2	0	8
10	77	10	13	37	69	9	10	62	89	5	3	64
15	49	2	3	28	38	4	3	17	26	3	5	27
20	46	6	3	38	36	6	3	23	51	1	6	49
25	9	0	1	12	15	0	3	16	14	3	1	7
30	8	2	5	16	13	2	6	20	17	2	1	15
> 30	50	5	10	54	31	3	11	48	45	5	5	57
CELKEM	847	86	114	622	770	92	115	632	835	82	81	686

Zdroj dat: www.ibesip.cz

4.5.5 Nehody a věkové srovnání

Ve věkové kategorii 36-40 let bylo v roce 2017 usmrceno nejvíce motocyklistů, a to v počtu deseti osob. V porovnání s předchozím rokem je to o tři osoby méně. V meziročním srovnání je nejvyšší nárůst evidován ve věkové kategorii 61-65 let (+4 osoby). Další významný nárůst je evidován v kategorii 18-20 let v počtu 6 usmrcených osob (nárůst o 3 osoby). Ve věku 25, 34, 37, a 45 let bylo při dopravních nehodách v roce 2017 nejvíce usmrcených (4 osoby).

Nejmladší oběti z řad motorkářů bylo 18 let a nejstaršímu motocyklistovi bylo 65 let. Počty nehod z hlediska věku v posledních 6 letech jsou zobrazeny v tab. 4 (Besip, 2018).

Tab. 4 Nehodovost z hlediska věku

Nehody zaviněné řidičem motocyklu podle věku	2012	2013	2014	2015	2016	2017
do 17 let	106	100	127	129	141	111
18 - 20 let	132	144	135	163	142	146
21 - 25 let	192	201	226	207	189	183
26 - 30 let	198	213	223	201	195	182
31 - 35 let	183	176	207	192	190	189
36 - 40 let	177	196	202	177	183	201
41 - 45 let	103	121	160	178	155	194
46 - 50 let	91	99	113	134	145	143
51 - 55 let	50	70	68	87	96	130
56 - 60 let	49	62	61	75	62	89
61 - 65 let	23	42	43	22	32	57
66 - 70 let	21	18	19	22	25	25
nad 70 let	13	22	17	32	31	17
nezjištěno	19	31	32	55	26	17
CELKEM	1357	1495	1633	1674	1612	1684

Zdroj dat: *ibesip.cz*

4.6 Porovnání nehodovosti řidičů motocyklů v ČR a okolních zemích

V roce 2016 byly v rámci Evropské unie smrtelné nehody motocyklistů se 14 procenty na třetím místě v celkovém žebříčku nehod se smrtelnými následky. Častěji, téměř v polovině ze všech evidovaných nehod, přišlo o život 46 procent cestujících v automobilech, následují je chodci s 21 procenty smrtelných nehod. Dalšími účastníky provozu, kterých se tato tragická statistika týká, jsou cyklisté s 8 procenty a mopedisté se 3 procenty (Besip, 2018).

Tabulka 5 porovnává nejprve počet smrtelných nehod motocyklistů v přepočtu na sto tisíc obyvatel. Jako nejbezpečnější země z této statistiky vychází v roce 2016 Nizozemsko s 0,38 usmrcenými motocyklisty na sto tisíc obyvatel, nejhorsí situace je v Řecku s hodnotou 2,46. Česká republika má v tomto statistickém srovnání v roce 2016 pozitivní bilanci s hodnotou 0,60 motocyklistů na sto tisíc obyvatel, což je dokonce pod evropským průměrem. Druhá část tabulky 5 porovnává počty usmrcených motocyklistů v důsledku dopravní nehody v jednotlivých zemích v období let 2010-2016. Data pro všechna evropská porovnání vycházejí z počtu usmrcených motocyklistů do 30 dnů od data nehody, proto se mohou některá čísla v porovnání s předchozími tabulkami a obrázky v počtech lišit. Chybějící hodnoty v roce 2016 v Norsku nejsou dosud dostupné (Besip, 2018).

Tab. 5 Počet usmrcených na 100 000 obyvatel a počet usmrcených celkem

Země	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Země	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Nizozemí	0,46	0,44	0,31	0,39	0,39	0,38	Island	1	0	1	0	1	2
Finsko	0,71	0,52	0,53	0,37	0,4	0,4	Lucembursko	3	5	8	8	6	3
Litva	0,62	0,77	0,67	0,51	0,58	0,42	Litva	19	23	20	15	17	12
Švédsko	0,61	0,41	0,45	0,4	0,5	0,45	Finsko	38	28	29	20	22	22
Irsko	0,39	0,42	0,67	0,52	0,84	0,47	Irsko	18	19	26	24	22	22
Spojené království	0,58	0,52	0,53	0,55	0,57	0,49	Slovinsko	30	22	21	17	26	24
Lucembursko	0,59	0,95	1,49	1,46	1,07	0,52	Dánsko	37	24	26	31	38	34
Švýcarsko	0,93	0,97	0,78	0,66	0,85	0,59	Švédsko	57	39	43	39	49	44
Dánsko	0,67	0,43	0,46	0,55	0,67	0,6	Švýcarsko	73	77	63	54	70	49
ČR	0,8	0,89	0,69	0,91	0,93	0,6	ČR	84	93	72	96	98	63
Island	0,31	0	0,31	0	0,3	0,6	Nizozemí	77	74	52	66	66	64
Maďarsko	0,83	0,64	0,83	0,76	0,78	0,65	Maďarsko	83	64	82	75	77	64
Německo	0,95	0,85	0,8	0,83	0,86	0,74	Belgie	147	102	115	102	119	92
Belgie	1,34	0,92	1,03	0,91	1,06	0,81	Rakousko	85	86	102	89	90	92
Polsko	0,98	0,89	0,82	0,81	0,71	0,85	Portugalsko	188	163	129	134	115	103
Španělsko	0,9	0,79	0,76	0,73	0,83	0,86	Řecko	339	321	296	298	269	265
Portugalsko	1,78	1,55	1,23	1,29	1,11	1	Polsko	379	343	315	308	271	321
Rakousko	1,02	1,02	1,21	1,05	1,05	1,06	Spojené království	369	332	341	353	369	324
Francie	1,55	1,33	1,24	1,23	1,2	1,14	Španělsko	422	368	355	340	385	397
Slovinsko	1,46	1,07	1,02	0,83	1,26	1,16	Německo	778	679	641	674	701	604
Itálie	1,83	1,64	1,43	1,34	1,44	1,27	Francie	980	843	790	790	769	734
Řecko	3,05	2,89	2,69	2,73	2,48	2,46	Itálie	1088	974	853	816	878	773
Norsko	0,35	0,42	0,48	0,43	0,41	-	Norsko	17	21	24	22	21	-

Zdroj dat: www.ibesip.cz

5) Zhodnocení legislativních změn

Zavedení nového systému průběhu závěrečných zkoušek v autoškolách, vztahujícího se na všechny skupiny motocyklových oprávnění, mělo zlepšit a zkvalitnit výuku v autoškolách. Budoucí řidiče motocyklů měl nový systém naučit lépe rozumět svému stroji nejen při běžné jízdě ale i v rizikových situacích, do kterých se motocyklisté mohou v reálném provozu na silnici velmi snadno dostat. Na bezpečnou jízdu řidičů motocyklů má vliv mnoho faktorů. Rychlý nárůst silniční dopravy v posledních letech, špatná kvalita silnic, čím dál větší bezohlednost mezi řidiči a přecenění vlastních schopností má na svědomí smrtelné nebo velmi vážné nehody.

V prvním pilotním roce 2016 se změna projevila nejprve zmatky a nevědomostí u samotných autoškol a obecních úřadů s rozšířenou působností. Chyběl dostatek vhodných tréninkových ploch, objevil se také problém s pojištěním motocyklů řízených v provozu samostatně žákem, a proto se až do prvních zkoušek prakticky nevědělo, jak náročné bude závěrečnou zkoušku absolvovat (Besip, 2016). Například v Praze uspořádal Magistrát hlavního města Prahy z kraje sezóny ukázkou podoby zkoušek na jejich první zkušební ploše v Holešovicích, která zahrnovala správné provedení zkouškových úkonů a jejich hodnocení. Instruktoři z autoškol mohli posoudit, ale i přímo vyzkoušet náročnost provedení úkonů mezi kužely. Od zkušebních komisařů také zaznělo, že sezona 2016 je se zavedením nového způsobu zkoušek rokem zkušebním nejen pro autoškoly, ale i pro všechny komisaře. Autoškoly nové znění zákona rozdělilo na několik skupin. Některé autoškoly přestaly úplně nabízet řidičské oprávnění na motocykl s tím, že cenové podmínky na provoz plochy, motocyklů, pojištění i bezdrátovou komunikaci s žákem jsou likvidační a nemohou se vyplatit. Další skupina měla v podstatě stejný názor, a proto zvýšila ceny výcviků natolik, aby se k nim nikdo nepřihlásil. Zbytek provozovatelů autoškol pojal novou situaci jako výzvu a impuls ke zkvalitnění výuky. Zachování výuky a výcviku všech skupin motocyklů samozřejmě znamenalo náklady navíc, a to se negativně projevilo na cenách řidičských oprávnění, které se někde téměř zdvojnásobily oproti původní hodnotě v roce 2015. Pro autoškoly samotné změna znamenala požadavky na materiální zabezpečení výcviku (plocha, pojištění, bezdrátové technologie). Zvýšily se ale také nároky na profesionalitu instruktorů, kteří se museli poprat nejen s výukou nových úkonů na cvičišti, ale především se zodpovědností za zdraví žáka, které je nyní při samostatné jízdě mnohem více ohroženo, protože instruktor v případě problému nemá možnost do řízení

zasáhnout. To přináší vyšší požadavky na kvalitu a efektivnost jak praktické, tak teoretické výuky ze strany autoškol.

Hodnotit změnu výcviku z pohledu žáka není příliš těžké, jelikož hlavní viditelnou změnou byla zvýšená cena výcviku v autoškolách. Vývoj cen velmi negativně ovlivnil i počet podaných přihlášek do autoškol. Mezi přihlášenými figurovali především žadatelé, kteří měli o jízdu na motocyklu opravdový zájem a žádnou změnou zákona si nenechali zkazit nadšení pro jízdu na dvou kolech (Vykroubalová, 2017). V roce 2016, tedy v prvním roce po změně zákona bylo přesto vydáno 7706 řidičských oprávnění kategorie A, 8773 řidičských oprávnění kategorie A2 a 7652 řidičských oprávnění kategorie A1 (Ministerstvo dopravy, 2017). Pro mnoho žadatelů byla ale cena nepochopitelná a spousta z nich si výcvik rozmyslela, nebo zvolila vyčkávací postup s vidinou toho, že se novela zruší a bude pokračovat starý systém. Nový systém se ovšem v praxi osvědčil, jelikož zdokonalil dovednosti žáků na vyšší úroveň a jejich schopnost bezpečně ovládat motocykl. Z hlediska nároků na žáka můžeme hovořit o tom, že subjektivní náročnost výcviku se pro něj zvýšila. Oproti obtížnosti výcviku před novelizací se nyní podstatně častěji stává, že minimální stanovený počet hodin nestačí a žák si před zkouškou musí dopláct hodiny navíc. To se opět dotýká cenové náročnosti celého výcviku, která má své opodstatnění, pokud si uvědomíme, že cílem výcviku je umět motocykl kvalitně a bezpečně ovládat.

Roky 2016 a 2017 byly z hlediska počtu nehod se smrtelnými následky a těžce zraněnými osobami těmi nejméně tragickými za celé sledované období od roku 1995. Otázkou je, nakolik tento pozitivní trend v počtech nehod podpořila již zmiňovaná novela zákona v roce 2015. Pravděpodobnost okamžitého vlivu na nehodovost a její následky je velmi malá. Například v Praze se začalo provádět zkoušení až od 1.4.2016 a do té doby již statistiky zaznamenaly celorepublikově 3 smrtelné nehody, což je stejná hodnota jako v roce 2015 za stejné období (Besip, 2018). Pokud ještě po úspěšném složení závěrečných zkoušek připočteme dobu nezbytně nutnou pro vydání nového řidičského průkazu, mohl by být vliv na nehodovost zaznamenaný zhruba od půlky motocyklové sezony 2016 a to samozřejmě pouze u řidičů spadajících do kategorie s praxí menší než jeden rok. Přesto se v meziročním porovnání počet nehod v této kategorii řidičů snížil z 85 na celkový počet 75 nehod. Pokles je zřetelný v této kategorii i v následujícím roce 2017 a to na počet 66 nehod. V roce 2017 už se počet nehod potenciálně ovlivněných změnou zkoušek projevuje nejenom v kategorii do jednoho roku praxe, ale i v další kategorii s praxí jednoho roku. Zde dochází k výraznému poklesu z 282

nehod na počet 243 nehod. Vliv nových, náročnějších zkoušek na snížení nehod u začínajících řidičů se zde přímo nabízí. Je ale na místě přemýšlet i nad dalšími možnými faktory, které ke snížení nehod mohly přispět. Můžeme například předpokládat, že se v roce 2016 a 2017 vlivem poklesu zájmu o výcvik vydalo i méně řidičských oprávnění, a proto mohl být také počet nehod u těchto řidičů nižší. I přes tato snížení v posledních dvou letech, kategorie řidičů s praxí jednoho roku stále představuje statisticky dlouhodobě nejnebezpečnější řidiče motocyklu.

V porovnání třech hlavních příčin nehod řidičů v kategorii praxe do 1 roku je nejčastější příčinou i přes novelizaci zákona stále nepřiměřená rychlost, v roce 2016 narostl počet dokonce ze 42 nehod na 44, v roce 2017 ale poklesl na 32 nehod. Nesprávný způsob jízdy jako druhý v pořadí v příčinách dopravních nehod klesl v roce 2016 z 25 na 22 nehod, aby následně v roce 2017 vzrostl na 27 způsobených nehod. Nedání přednosti v jízdě pokleslo výrazně o více než polovinu ze 13 na 6 nehod v roce 2016 a na hodnotu 5 nehod v roce 2017. Řidiči s jedním rokem praxe také nejvíce nehod zapříčinili svou rychlou jízdou, jejich počet meziročně poklesl ze 143 na 130 nehod v roce 2017. Celkem výrazný pokles je vidět u nesprávného způsobu jízdy, kde meziročně klesl ze 108 na 85 nehod v roce 2017. Nedání přednosti v jízdě a nesprávný způsob předjíždění poklesl v obou případech pouze o jednu nehodu. Z výše uvedeného vyplývá, že u řidičů do 1 roku praxe se v posledním roce nejvíce snížil počet nehod způsobených nepřiměřenou rychlostí a nedání přednosti v jízdě. Jedno z možných vysvětlení je právě zvýšení požadavků výcviku. Rychlé reakce ve vyšší rychlosti se žáci učí například při vyhýbacích manévrech a krizovém brždění, méně nehod z důvodu nedání přednosti v jízdě můžeme vysvětlit tím, že žák sedí na motorce v provozu sám a nemůže se proto spoléhat na zásah instruktora, jak tomu bylo do roku 2015.

Ze získaných dat, zatím ale nelze objektivně posoudit, zda změna opravdu přinesla zlepšení, protože data jsou z příliš krátkého období po zavedení novely a její dopad bude znatelný až po několika letech a projeví se následně i u skupin například s pětiletou, či desetiletou praxí, které v současnosti vykazují zvýšenou míru nehodovosti.

6) Závěr

Bakalářská práce se věnuje zavedení nového systému provádění závěrečných zkoušek na řídičské oprávnění všech skupin motocyklů, které nastalo 1. listopadu 2015. V úvodu práce je nejprve stručně popsán historický vývoj získávání řídičského oprávnění, následně práce představuje postupné změny legislativy až do současnosti. Jak teoretické, tak praktické části zkoušky a jejímu průběhu je věnována pozornost nejprve dle starých pravidel před zavedením novelizace, poté se zavedenými změnami. Práce přináší podrobný popis deseti zkouškových úkonů na cvičné ploše, jejich hodnocení i seznam možných chyb. Dále se práce věnuje zbývajícím částem zkoušky, kterými jsou jízda v provozu a kontrola motocyklu před jízdou. Podobu českých zkoušek po novelizaci autor porovnává se systémem zkoušek ve vybraných evropských státech: Velké Británii, Německu a Francii. Výsledkem rešerše zahraničních zdrojů je zjištění, že náš nový systém se ve velké míře shoduje se způsobem zkoušení v těchto zemích. Přesto autor poukazuje na zajímavé odlišnosti (například způsob hodnocení úkonů ve Francii, či volbu trasy různými stupni provozu ve Velké Británii), kterými by se náš systém mohl nechat inspirovat.

V závěru přehledu řešené problematiky práce podává ucelený pohled na téma silničního provozu a jeho vlivu na bezpečnost motocyklistů. Autor přináší podrobné zpracování statistických dat nehodovosti ve sledovaném období vzhledem k příčinám a tragickým následkům dopravních nehod, délky praxe motocyklistů nebo jejich věku. Pohled na nehodovost je podpořen srovnáním počtu nehod a jejich následků s dalšími evropskými státy, ve kterém se Česká republika nachází v nadprůměru s hodnotou 0,6 usmrcených osob na 100 000 obyvatel.

V závěrečné kapitole autor vychází ze statistik, které ukazují výrazné snížení počtu usmrcených a těžce zraněných osob v letech 2016 a 2017, tedy v době po zavedení novely zákona. Autor se zamýšlí nad možným vlivem novely na snížení těchto počtů, zároveň bere v úvahu krátkou platnost zákona pro vyvození odpovídajících závěrů. Práce také hledá souvislosti mezi novým, náročnějším systémem zkoušek a zjištěným poklesem počtu nehod v posledních dvou letech zaviněných nesprávným způsobem jízdy u řidičů s jednoletou praxí a nedáním přednosti v jízdě u řidičů s praxí do jednoho roku. U těchto řidičů by se přínos novely již mohl projevit v praxi. Práce kromě kladů přináší i opačný pohled provozovatelů autoškol a žáků, na které měla změna i negativní dopad vlivem cenových i dalších požadavků.

7) Zdroje

- BARTUŠ, Jiří. Motocykl Jawa 250 s doplňky pro autoškolu. In: *Motomagazin.cz* [online]. 2002 [cit. 2018-03-11]. Dostupné z: <http://www.motomagazin.cz/index.php?action=magazin&menu=5&pos=autoskola>
- BESIP. Motocyklisté: Základní statistické ukazatele ve formě komentovaných grafů. In: *Ibesip.cz* [online]. 8.2.2018 [cit. 2018-03-028]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/statistiky/>
- BESIP. Řidičák na motorku jinak!. In: *Ibesip.cz* [online]. 4.5.2016 [cit. 2018-03-25]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/pro-media/233-ridicak-na-motorku-jinak>
- BUDSKÝ, Roman. V Evropě jezdí budoucí motocyklisté bez učitele, ten je doprovází na jiném motocyklu či v automobilu. In: *Tým silniční bezpečnosti.cz* [online]. 24.6.2016 [cit. 2018-03-17]. Dostupné z: <http://www.tymbezpecnosti.cz/stranky/58/tiskove-zpravy--2016.html>
- BUŠTA, Pavel a KNĚŽÍNEK, Jan. *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem*. Praha: JUDr. Pavel Bušta, 2016. ISBN 978-80-906024-1-0.
- DRIVING STANDARDS AGENCY. *The official highway code*. Fifteenth edition. Norwich: The Stationery Office, 2007. ISBN 978-0-11-552814-9.
- FAUS, Pavel a OLŠAN, Miroslav. *Motoškola: technika bezpečné jízdy, ovládání a údržba motocyklu*. Brno: Computer Press, 2009. ISBN 978-80-251-1952-5.
- GABRIEL, Josef. *Význam pedagogického vzdělání pracovníků autoškol a zkušebních komisářů řidičů pro modifikaci práce dle typologie uchazečů o řidičské oprávnění*. Brno, 2011. Bakalářská práce. Masarykova univerzita, Fakulta pedagogická, Katedra didaktických technologií. Vedoucí práce Doc. RNDr. PhDr. Mojmir Stojan, CSc.
- GLOWALLA, Peter. Grundfahraufgaben Motorrad aus Strassen und plätzen. In: *Fahrlehrerverband-berlin.de* [online]. Oktober 2015 [cit. 2018-03-25]. Dostupné z: http://www.fahrlehrerverband-berlin.de/pdf_formulare/Strategiepapier.pdf
- KESWICK, Martha. *Better Biking: the Official DSA Trainnig Aid* [CD]. Norwich: The Stationery Office, 2010. ISBN 978-0-11-553074-6.
- KOŇÁKOVÁ, Eva a HOLAN, Radoslav. Nová autoškola pro motorky. In: *Silnicnimotorky.cz* [online]. 2.5.2016 [cit. 2018-03-24]. Dostupné z: <http://silnicnimotorky.cz/motorky/testy-motorky/nova-autoskola-pro-motorky/>
- KUCHYŇOVÁ, Zdeňka. Sto let autoškoly mapuje výstava v Pardubicích. In: *Český rozhlas: Radio Praha* [online]. 23.10.2010 [cit. 2018-03-11]. Dostupné z: <http://www.radio.cz/cz/rubrika/ceskenej/sto-let-autoskoly-mapuje-vystava-v-pardubicich>

MACHUTOVÁ, Marcela a BRONCOVÁ, Dagmar. *Historie dopravní policie*. Praha: Milpo media, 2009. ISBN 978-80-87040-14-0.

MINISTERSTVO DOPRAVY, Počet ŘP (řidičských oprávnění) za rok 2016. In: *Mdcr.cz* [online]. 29.6.2017 [cit. 2018-03-24]. Dostupné z: [https://www.mdcr.cz/Ministerstvo/Zadost-o-poskytnuti-informace-\(1\)](https://www.mdcr.cz/Ministerstvo/Zadost-o-poskytnuti-informace-(1))

MINISTERSTVO DOPRAVY. Metodická pomůcka pro zkušební komisaře: Provádění zkoušky z praktické jízdy. In: *Mdcr.cz* [online]. 30.3.2016 [cit. 2018-04-01]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Dokumenty>

NEDOMOVÁ, Alena. *Pokyny pro zahájení výuky v autoškolách Svazarmu*. Praha: 602. ZO Svazarmu, 1988.

PODUŠKA, Petr. Z motorek v autoškolách zmizí druhá řídítka. In: *Motorkari.cz* [online]. 16.2.2016 [cit. 2018-03-24]. Dostupné z: <http://www.motorkari.cz/clanky/moto-novinky/z-motorek-v-autoskolach-zmizi-druha-riditka-33428.html>

ROLLAND, Philippe. Les épreuves et l'examen du permis moto. In: *Motoconduite.fr* [online]. 2016 [cit. 2018-03-28]. Dostupné z: <http://www.motoconduite.fr/les-epreuves-et-examen/>

Vyhláška č. 167/2002 Sb. ze dne 19.dubna 2002. In: *Sbírka Zákonů ČR 3.5.2002*, roč. 2002, částka 70.

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., 2016. In: *Sbírka zákonů*. Ostrava: Sagit, roč.2016, částka 70, číslo 1136.

Vyhláška č. 256/2015 Sb. ze dne 30. září 2015. In: *Sbírka zákonů ČR 9.10.2015*, roč. 2015, částka 104.

Vyhláška č. 87/1964 Sb. ze dne 21. května 1964. In: *Sbírka zákonů ČSSR 27.5.1964*, roč. 1964, částka 38.

VYKROUBALOVÁ, Martina. Rok tvrdšího výcviku motorkářů: ubylo autoškol i zájemců o řidičák. In: *idnes.cz* [online]. 17.11.2016 [cit. 2018-03-24]. Dostupné z: https://zpravy.idnes.cz/novy-system-vycviku-motorkaru-autoskola-nazory-fb4-/domaci.aspx?c=A161103_102017_domaci_mav

Zákon č. 247/2000 Sb. ze dne 30. června 2000. In: *Sbírka zákonů ČR 9.8.2000*, roč. 2000, částka 73.

Zákon č. 297/2011 Sb. ze dne 6. září 2011. In: *Sbírka zákonů ČR 14.10.2011*, roč. 2011, částka 105.

Zákon č. 361/2000 Sb. ze dne 14. září 2000. In: *Sbírka zákonů ČR 19.10.2000*, roč. 2000, částka 98.