

Univerzita Hradec Králové
Pedagogická fakulta
Katedra sociální patologie a sociologie

**Možné sociální dopady na řidiče v souvislosti s problematikou
odnětí a pozbytí řidičského oprávnění**

Bakalářská práce

Autor: Jana Štěpánková
Studijní program: Specializace v pedagogice
Studijní obor: Sociální komunikace v neziskovém sektoru
Vedoucí práce: PhDr. Josef Kasal, MBA, Ph.D.
Oponent práce: doc. PhDr. Václav Bělík, Ph.D.



Zadání bakalářské práce

Autor: Jana Štěpánková

Studium: P16K0342

Studijní program: B7507 Specializace v pedagogice

Studijní obor: Sociální komunikace v neziskovém sektoru

Název bakalářské práce: **Možné sociální dopady na řidiče v souvislosti s problematikou odnětí a pozbytí řidičského oprávnění**

Název bakalářské práce AJ: Possible Social Impacts on Driver in Context of Withdrawal and Loss of Driving License

Cíl, metody, literatura, předpoklady:

Bakalářská práce se zabývá problematikou odnětí a pozbytí řidičského oprávnění v České republice a možnými sociálními dopady na řidiče a jeho okolí. Vymezuje základní pojmy a analyzuje případy, kdy tato situace nastává a popisuje procesní postupy při komunikaci pověřeného úřadu s řidičem. V empirické části je provedeno kvalitativní výzkumné šetření prostřednictvím dotazníku vlastní konstrukce, jehož cílem je zjistit konkrétní dopady na řidiče a jeho okolí.

BERAN, Tomáš. Právní rádce pro řidiče. 1. vyd. Brno: CPress, 2014. ISBN 978-80-264-0260-2.
BUDSKÝ, Roman. Projekt SWING. Díl 1, Lidský faktor a bezpečnost silničního provozu. Liberec: Roman Budský, 2011. ISBN 978-80-254-9945-0. BUŠTA, Pavel. Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem. Praha: JUDr. Pavel Bušta, 2016. ISBN 978-80-906024-1-0. KOČÍ, Roman a Helena KUČEROVÁ. Silniční právo. Praha: Leges, 2009. Praktik (Leges). ISBN 978-80-87212-10-3. SCHRÖTER, Zdeněk. Nová pravidla a bodový systém: [včetně novely ze dne 25.4.2006]. Praha: Grada, 2006. ISBN 80-247-1642-9. ŠUCHA, Matúš, Dana ČERNOCHOVÁ, Vlasta REHNOVÁ, Lenka ŠRÁMKOVÁ a Petr ZÁMEČNÍK. Metody pro dopravněpsychologické vyšetření: posuzování psychické způsobilosti k řízení silničních motorových vozidel. Praha: Hogrefe, 2015. ISBN 978-80-86471-56-3.

Garantující pracoviště: Katedra sociální patologie a sociologie,
Pedagogická fakulta

Vedoucí práce: PhDr. Josef Kasal, MBA, Ph.D.

Oponent: doc. PhDr. Václav Bělík, Ph.D.

Datum zadání závěrečné práce: 22.1.2018

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci vypracovala (pod vedením vedoucího bakalářské práce) samostatně a uvedla jsem všechny použité prameny a literaturu.

V Hradci Králové dne 16.4.2019

Jana Štěpánková

Poděkování

Děkuji vedoucímu mé bakalářské práce PhDr. Josefu Kasalovi, MBA, Ph.D. za odbornou pomoc, vedení a cenné rady, které mi poskytoval při zpracování mé bakalářské práce.

Anotace

ŠTĚPÁNKOVÁ, Jana. *Možné sociální dopady na řidiče v souvislosti s problematikou odnětí a pozbytí řidičského oprávnění*. Hradec Králové: Pedagogická fakulta Univerzity Hradec Králové, 2019. 41 s. Bakalářská práce.

Bakalářská práce se věnuje fenoménům pozbytí a odnětí řidičského oprávnění a souvisejícím sociálním problémům. Teoretická část přináší odborný přehled o bodovém systému, věnuje se principu přičítání a odečítání bodů. Specifikuje, jaké přestupky v dopravě jsou v České republice nejčastější a kdo páchá v dopravě více přestupků, zda muži nebo ženy. Dále vymezuje sociální dopady, které mohou nastat po odnětí a pozbytí řidičského oprávnění, vliv na rodinu, finance a zaměstnání. Empirická část probíhala kvantitativním způsobem pomocí dotazníkového průzkumu s cílem zmapovat, která situace ovlivnila jedince samotné nejvíce a jaké problémy museli dotázaní řešit. Bakalářská práce dále obsahuje případové studie tří řidičů, kteří mají osobní zkušenost s touto problematikou.

Klíčová slova: pozbytí řidičského oprávnění, odnětí řidičského oprávnění, bodový systém, zaměstnání, finance, rodina.

Annotation

ŠTĚPÁNKOVÁ, Jana. *Possible Social Impacts on Driver in Context of Withdrawal and Loss of Driving License*. Hradec Králové: Faculty of Education, University of Hradec Králové, 2019. 41 pp. Bachelor Degree Thesis.

The bachelor thesis deals with phenomena of loss and withdrawal of driving license and related social problems. The theoretical part brings the expert summary of the point system, focusing on the point adding or subtracting points. It specifies which driving offences are the most common in the Czech Republic and who commits more driving offences – whether men or women. Furthermore, it determines social impacts that can arise after the withdrawal and loss of driving license, influence on family, finance and employment. The empirical part was made in the form of quantitative method by means of a questionnaire survey. The objective was the examining of what situation had influenced the individuals themselves the most and what problems the respondents had to solve. The Bachelor's thesis also includes three case studies of drivers who have personal experience with this particular issue.

Key words: loss of driving license, withdrawal of driving license, point system, employment, finances, family.

Obsah

Úvod	8
1 Řidičské oprávnění v české právní normě.....	10
1.1 Odnětí řidičského oprávnění	11
1.2 Bodové hodnocení	12
1.3 Nejčastější přestupky	12
1.4 Princip bodového systému	13
1.5 Změkčení dopadů bodového systému	15
1.6 Prevence bezpečnosti silničního provozu	16
2 Sociální dopady po odnětí a pozbytí řidičského oprávnění.....	16
2.1 Dopady na zaměstnání	17
2.2 Dopady na rodinu.....	18
2.3 Finanční prostředky	20
3 Výzkumné šetření.....	22
3.1 Hlavní cíle a stanovení hypotéz	22
3.2 Výzkumná metoda, technika sběru dat, cílová skupina.....	23
3.3 Sběr dat	23
3.4 Analýza dat	24
3.5 Vyhodnocení hypotéz	27
4 Případová studie	29
4.1 Pavel.....	29
4.2 Karel.....	30
4.3 Martin.....	30
Závěr	32
Seznam použitých zdrojů.....	36
Seznam grafů	39
Seznam příloh	40

Úvod

Tato bakalářská práce se bude věnovat problematice pozbytí a odnětí řidičského oprávnění a s tím spojené sociální dopady nejen na řidiče, ale také na rodinu. V současné době zažíváme neuvěřitelný nárůst silničního provozu. Dnes má v podstatě skoro každá rodina minimálně jedno, nebo spíše dvě motorová vozidla. Na pozemních komunikacích je také velmi mnoho nákladních vozidel českých a zároveň cizích, neboť Česká republika je pro některé státy tranzitní zemí. Provoz na silnicích se tak stává často místem, kde dochází k mnoha různým dopravním přestupkům, a to nejen vlivem rychlé jízdy a nesoustředění se na jízdu, ale také vzrůstající agresivitou mezi lidmi a netolerantností. I přesto, že v médiích jsou často uváděny spoty s upozorněním na bezpečnost při řízení motorových vozidel, poukazování na vysokou nehodovost, je bezohlednost v dopravě obrovská a má za vinu mnoho přestupků a také nehod často s fatálními následky. I přesto, že nejen u nás ale také v celé Evropě jsou kladeny na řidiče vysoké nároky, kontroluje se zdravotní stav, skládají se odborné zkoušky teoretické a praktické, je kategorie přestupků v dopravě nejčastějším proviněním proti zákonům v České republice.

Jednotná pravidla silničního provozu byla v České republice poprvé ustanovena vládním nařízením v roce 1953, ta sice byla postupně upravována vyhláškami, ale k 1. 1. 2001 nabyly účinnosti nové zákony č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, který řešil pravidla silničního provozu uceleně. Bylo již nezbytně nutné zvýšit bezpečnost dopravy a zároveň sjednotit českou právní úpravu s právem Evropského společenství. V roce 2005 byl tento zákon novelizován a obsahoval v České republice převratnou novinku, mediálně známý bodový systém. Tato novela platná od 1. 1. 2016 je již pro řidiče přísnější, ale také pro všechny řidiče stejná. Cílem novely bylo snížení nehodovosti a úmrtí na silnicích v České republice. Účastníky silničního provozu, kteří porušují pravidla bodově ohodnotit a ty řidiče motorových vozidel, kteří páchají přestupky opakovaně, následně eliminovat a tím zajistit vyšší bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Tento zákon zavádí nové pojmy spočívající v pozbytí, či odnětí řidičského oprávnění a s tím spojené postihy. (Zákon č. 361/2000 Sb., 2019, online)

V práci se budu zabývat situacemi, při jakých dochází k pozbytí řidičského oprávnění, kdy může být řidičské oprávnění odňato, jak funguje bodové hodnocení řidiče, jaké jsou nejčastější přestupky a jak zákon řeší opakované recidivy u řidičů. Věnovat se budu

oblasti, kdy zákon změkčuje dopady bodového systému na řidiče a za jakých okolností lze tuto výhodu využít. Je v současné době dostatečná prevence, nebo by bylo vhodné zavést nové preventivní programy pro řidiče? I na toto téma se ve své práci zaměřím. Ztráta odborné nebo zdravotní způsobilosti, sankce zákazu řízení mají zajisté okamžitý dopad na řidiče a na jeho blízké okolí.

Cílem mojí bakalářské práce je specifikovat sociální dopady na řidiče po pozbytí a odnětí řidičského oprávnění.

Empirické šetření dotazníkovou formou zkoumá u řidičů, kteří již mají za sebou dobu, kdy nemohli řídit motorová vozidla, jaká oblast sociálních dopadů pro ně byla nejsložitější. Mohou nastat finanční problémy z důvodu ztráty zaměstnání, rodinné problémy při přepravě dětí do školy, k lékaři, na kroužky a u mladších ročníků naopak starost o starší rodiče.

K vypracování práce jsem využila i svoje praktické zkušenosti a poznatky ze zaměstnání, neboť pracuji na pozici referenta bodového hodnocení řidičů na Magistrátu města v Hradci Králové a s těmito lidmi jsem každý den v kontaktu.

1 Řidičské oprávnění v české právní normě

Silniční provoz může fungovat za předpokladu, že řídit motorová vozidla budou oprávněny pouze osoby, které daným způsobem prokázaly zdravotní a odbornou způsobilost spočívající ve znalostech pravidel provozu na pozemních komunikacích a v ovládnutí motorového vozidla. Jak uvádí Havlík, každý řidič je jedinečnou osobností, která představuje soubor psychosomatických vlastností a schopností člověka spojených s dopravním prostředím a aktuální situací na komunikacích. Řidiče ovlivňuje struktura osobnosti:

- Temperament – dynamičnost, emocionalita, prožívání
- Motivace – chování, potřeby, zájmy, hodnoty
- Schopnosti – paměť, inteligence, pozornost
- Charakter – morální a volní vlastnosti, vztahy k okolí a k hodnotám
- Sociální vlastnosti – empatie, solidarita, citová účast, snášenlivost

Všechny tyto osobnostní rysy a sklony se projevují na chování řidiče jak v běžných dopravních situacích, tak i v zátěžových dopravních podmínkách, a to spolu s aktuálním zdravotním stavem. (Havlík, 2013, s. 10)

Každého řidiče také ovlivňují emoce. Emoční projevy můžeme rozdělit na pozitivní a negativní. Vyznačují se pláčem, smíchem, pohodou a klidem, ale i strachem, vztekem a zlobou. (Havlík, 2013, s. 35) Nejhorším projevem u řidičů je agrese. Ohrožuje nejen samotného řidiče, ale i pasivní účastníky silničního provozu. Stres, hustota provozu, kolony, neznalost dopravní situace, toto všechno přispívá k zvyšování negativního jednání u řidičů. Všechny tyto projevy ovlivňují pozornost a ty záporné vedou řidiče k chybám, selhání a posléze k porušení dopravních pravidel a páčání přestupků. (Šucha, 2009, s. 19-20)

Rozsáhlý zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o silničním provozu) se komplexně zabývá právy a povinnostmi účastníků provozu na pozemních komunikacích, pravidly provozu, dále úpravou a řízením provozu na pozemních komunikacích, řidičským oprávněním, řidičskými průkazy a v neposlední řadě také vymezuje působnost a pravomoc orgánů státní správy a Policie České republiky ve věcech provozu na pozemních komunikacích. (Kočí, Kučerová, 2009, s. 23, Silniční právo). Spolu s tímto zákonem je klíčový i zákon č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových

vozidel, ve znění pozdějších předpisů a v neposlední řadě zákon o přestupcích č. 250/2016, platný od 1. 7. 2017. Všechny tyto právní předpisy vedou ke zmírnění rizik na pozemních komunikacích a také zajišťují soulad s právními normami Evropské unie. Stále se zvyšující počet nehod s tragickými následky a vysoké množství přestupků řešila novela účinná od 1. 7. 2006, která zavádí bodové hodnocení vybraných přestupků a trestných činů. (Kučerová, 2008, s. 9) Vznikl tak soubor opatření směřujících ke snížení nebezpečných situací

na pozemních komunikacích, pokles úmrtí při dopravních nehodách, zvýšení kázně a celkové bezpečnosti pro všechny účastníky provozu. Ve své práci se mimo jiné věnuji části odnětí řidičského oprávnění a pozbytí řidičského oprávnění, jak a kdy může nastat a pokud je to možné, jak tomu lze předejít.

1.1 Odnětí řidičského oprávnění

Odnětí řidičského oprávnění nastává v případě, že držitel ztrácí oprávnění k řízení motorových vozidel, a to z důvodu, že pozbyl zdravotní způsobilost, nebo pozbyl odbornou způsobilost.

Zdravotní způsobilost není možné ovlivnit, je to reakce na zdravotní stav řidiče, náhlou situaci, nebo dlouhodobě zhoršený stav. Posudek o zdravotní způsobilosti řidiče vydává praktický lékař, který nejlépe zná zdravotní stav svého pacienta. Pokud je tato situace pouze dočasná, není problém ve vrácení řidičského oprávnění. Do tří let od odnětí, držitel doloží kladný zdravotní posudek a je mu navráceno řidičské oprávnění, včetně řidičského průkazu. Pokud období odnětí bylo delší než tři roky, je nutné doložit kromě zdravotního posudku ještě odbornou zkoušku v autoškole, která se skládá z testů a praktické jízdy. (Kočí, Kučerová, 2009, s. 263)

Odnětí řidičského oprávnění z důvodů odborné způsobilosti nastane při rozšíření řidičského oprávnění v případě, že žadatel při zkoušce u psaní testů opakovaně nedosáhne požadovaného počtu bodů a tím v podstatě neobhájí řidičské oprávnění, které již vlastní. Po tomto neúspěchu musí řidič zkoušku opakovat, a pokud ani při druhém pokusu neprospěje, je povinen podrobit se výuce a výcviku v plném rozsahu. Řidičské oprávnění se odnímá do doby složení nové závěrečné zkoušky. (Bušta, 2019, str. 197)

1.2 Bodové hodnocení

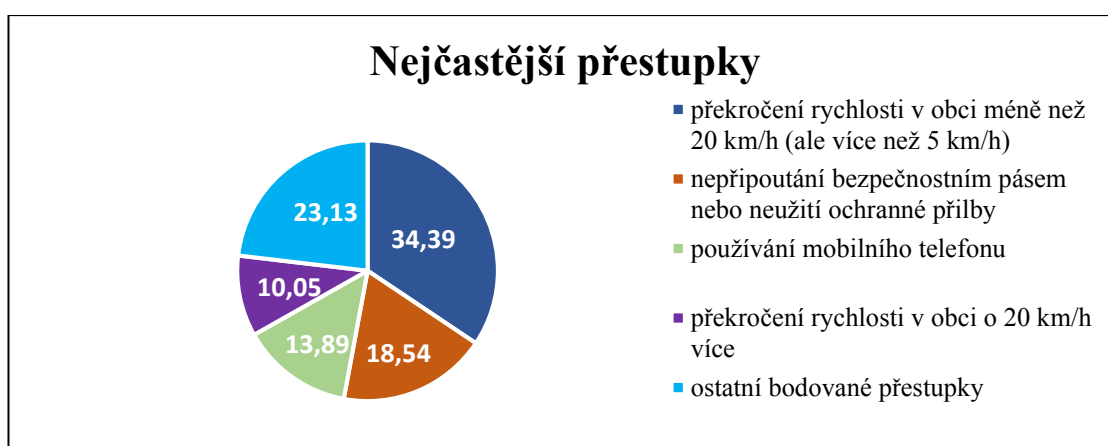
Každý účastník provozu na pozemních komunikacích je povinen dodržovat pravidla silničního provozu. Nedodržováním těchto povinností se dopouští přestupku nebo trestného činu a následně je toto jednání, spočívající v porušení vybraných povinností, bodově hodnoceno. V příloze zákona o silničním provozu je celý přehled přestupků a k nim odpovídající výše bodů. „*Hlavním úkolem bodového hodnocení je sledování recidivy přestupků nebo trestných činů páchaných v souvislosti s provozem na pozemních komunikacích řidiči motorových vozidel.*“ (Kučerová, 2008, s. 9)

1.3 Nejčastější přestupky

Ze statistik Ministerstva dopravy za 1. pololetí roku 2018 vyplývá, že více než 75 % evidovaných bodovaných jednání tvoří:

- překročení rychlosti v obci o méně než 20 km/h (ale více než 5 km/h) – 2 body
- nepřipoutání bezpečnostním pásem nebo neužití ochranné přilby – 3 body
- používání mobilního telefonu – 2 body
- překročení rychlosti v obci o 20 km/h a více – 3 body

Graf č. 1: Nejčastější přestupky



Zdroj: Vlastní zpracování

Z hlediska nebezpečnosti vůči ostatním účastníkům silničního provozu jsou závažná, a přesto poměrně častá také tato porušení:

- při řízení vozidla nezastaví vozidlo na signál, který mu přikazuje zastavit vozidlo podle zvláštního právního předpisu nebo na pokyn "Stůj!" daný při řízení provozu

na pozemních komunikacích anebo při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích osobou k tomu oprávněnou – 5 bodů

- ohrožení pod vlivem návykové látky - výkon zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, ve stavu vylučujícím způsobilost, který si pachatel přivodil vlivem návykové látky – 7 bodů
- řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod jejich vlivem – 7 bodů
- přes výzvu podle zvláštního právního předpisu se odmítne podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti nebyl ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoli takové vyšetření není spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví – 7 bodů. (Ministerstvo dopravy, 2019, online)

1.4 Princip bodového systému

Každý řidič, kterému bylo uděleno řidičské oprávnění, má nulový stav bodů ve své evidenční kartě řidiče. Za každý spáchaný, prokázaný přestupek, se body přičítají. Z vlastní zkušenosti vím, že tento princip je mnohým řidičům neznámý. Mnozí se domnívají, že bodů má každý řidič 12 a za přestupek se body odečítají. Opak je pravdou, a proto lze říci, že princip je pro řidiče složitý, i přesto, že Ministerstvo dopravy opakovaně problematiku řeší a probírá. Povinností každého řidiče je se s těmito předpisy seznámit. Prokázaný přestupek je takový přestupek, o kterém řidič ví, seznámil se s ním a souhlasil s jejím projednáním. Za projednaný přestupek může být považován takový přestupek, kdy policista zastaví řidiče a seznámí ho s porušením předpisů. Pokud se policista a řidič shodnou na provinění, domluví se na výši pokuty a je vystaven pokutový blok, který řidič podepíše. Takovýto přestupek je prokázaný a podpisem okamžitě nabývá právní moci. Pokud řidič nesouhlasí s policejní hlídkou na místě a je přesvědčen, že se přestupku nedopustil, může požádat o projednání přestupku v tzv. přestupkovém řízení. Přestupek bude postoupen na příslušené pracoviště obce s rozšířenou působností, v jehož katastru byl přestupek spáchán. Při tomto správním řízení je možné se obhájit a dokázat svoji nevinu. Pokud se to řidiči nepodaří, musí počítat s vyšší pokutou, neboť ta zpravidla je navýšena o poplatek za vedení správního řízení a také pokuty jsou v tomto řízení vyšší, než pokuty udělované policisty příkazem na místě provinění. (Hájek, 2008, s. 37-38)

Ve správním řízení se dále řeší i přestupky, které nemohou být projednány na místě policisty, neboť jsou svojí povahou závažné a zákon ani nedovoluje takovýto přestupek řešit příkazem na místě. Z těch velmi závažných se jedná například o řízení bez řidičského oprávnění, řízení v době zadržení řidičského průkazu, řízení pod vlivem alkoholu, či návykových látek, ujetí od dopravní nehody, nebo ublížení na zdraví, či usmrcení při zavinění dopravní nehody. Ve všech těchto případech spolu s body a pokutou, dostane řidič i správní trest, zákaz řízení motorových vozidel.

Poslední typem přestupků projednávaných ve správním řízení jsou přestupky, které zákon striktně vyjmenovává, a u nich stačí, když je řidič vykoná dvakrát v průběhu jednoho roku, tedy jednou za dvanáct měsíců po sobě jdoucích. Poprvé se přestupek řeší pouze pokutou, ale podruhé také sankcí zákazu řízení motorových vozidel. (Hájek, 2008, s. 15)

Právě okamžikem nabytí právní moci rozhodnutí o přestupku, který obsahoval ve svém výroku i zákaz řízení, pozbývá řidič řidičské oprávnění. Druhou možností, jak pozbýt řidičské oprávnění, je dosažení dvanácti bodů v bodovém hodnocení řidiče.

Každý projednaný přestupek se zašle na obec s rozšířenou působností dle místa trvalého pobytu řidiče. Zde se provede zápis do evidenční karty řidiče a zároveň jsou připsány body, které přísluší danému přestupku. Zákon nikde neuvádí povinnost oznamovat body, které budou za daný přestupek řidiči připsány, a to ani policistům, ani správnímu orgánu. Je tedy na řidiči, aby si své bodové konto hlídal a pravidelně se zajímal o bodový stav ve své kartě řidiče. Na požádání to sdělí ústně zdarma registry řidičských průkazů na obcích s rozšířenou působností, nebo písemně na základě žádosti, ale to je již za poplatek. Poslední možností, nejlépe dostupnou pro všechny občany, jak získat informaci o svém bodovém kontě je na pobočce Czechpointu. Tato kontaktní místa jsou i na malých obcích a na poštách.

Ministerstvo dopravy České republiky každý rok vydává velmi podrobné statistiky v oblasti řidičských průkazů a bodového systému. K 31. 12. 2018 bylo evidováno 480 080 řidičů, kteří se dopustili přestupku (trestného činu) započítávaného do bodového hodnocení řidičů, a jak statistika dále uvádí, je to každý čtrnáctý řidič v České republice.

K 31. 12. 2018 bylo registrováno 39 616 dvanáctibodových řidičů, což je 8,25 % bodovaných řidičů a 0,58 % všech registrovaných řidičů. Z celkového počtu dvanáctibodových řidičů bylo evidováno 36 621 (92,44 %) mužů a 2 995 (7,56 %) žen.

Přitom poměr všech registrovaných řidičů podle pohlaví je celkem ustálený. Tvoří ho cca 55,03 % mužů a 44,97 % žen. Poměr bodovaných mužů a žen je od poměru všech řidičů významně odlišný, tvoří ho v současnosti 81,18 % mužů a 18,82 % žen. (Ministerstvo dopravy, 2019, online)

Řidiči a řidičky se v osobnostní struktuře liší. Jak vyplývá z výše uvedených statistik, žena způsobí zdatelně méně přestupků v dopravě. Schopnosti při řízení jsou poměrně vyrovnané, ale vliv na to podle Havlíka má nervová soustava. Předvídavost a psychická a fyzická výkonnost je u žen nižší než u mužů, ale na silnicích nemají sklony se přehnaně prosazovat a soupeřit. Žena v kritických stresových dopravních situacích uvolní nohu z plynového pedálu a volí kompromis, kdežto muži zpravidla udělají opak a útočí. Pokud tzv. ztratí hlavu, pak jsou pro muže následky horší. (Havlík, 2005, s. 118-119)

Činnost řidiče ovlivňuje také věk. Mladí motoristé jsou svérázní, impulsivní, riskující, jsou netrpěliví. Celkově by se dalo říci, že jsou nezkušení. Umísťují se na čelních místech v počtu dopravních přestupků. Podle Havlíka, dozrává dopravní charakter jedince alespoň po 50 tis. km nebo po šesti letech. Nelze jednoznačně říci, že se pak jedná o řidiče „vyježděného“, neboť praxe není úplně rozhodující. Osobnost řidiče je považována za dozrálou, jestliže existuje soulad mezi výkonem a osobnostní, sociální a mravní stránkou. Také ve stáří ubývá tělesná a duševní potence a řidič již potřebuje více času na reakce v silničním provozu. U věkové kategorie nad 65 let je nejčastějším problémem přehlédnutí podstatného podnětu. (Havlík, 2013, s. 12)

1.5 Změkčení dopadů bodového systému

Zákon o silničním provozu zakotvuje změkčení dopadů bodového systému a to v odečítání bodů. Automaticky se provede odpočet v případě, že řidič nemá za posledních 12 měsíců žádný zápis pravomocného přestupku nebo trestného činu zařazeného do bodového hodnocení. Body se neodečítají do mínusu, ale pouze do nuly. Řidič se může také aktivně podílet na snížení bodového konta. Jednou za kalendářní rok je možné zúčastnit se kurzu bezpečné jízdy za předpokladu, že bodový stav nemá více než deset bodů a v kartě řidiče není zaznamenán přestupek s hodnotou 6 nebo 7 bodů. Po úspěšném absolvování se řidiči po předložení osvědčení na obci s rozšířenou působností odečtou tři body z bodového konta. (Bušta, 2016, s. 270-274) Pokud si řidič tzv. neohlídá

své bodové konto, přichází šestým dnem od obdržení Oznámení o dosažení 12 bodů v bodovém hodnocení řidiče o řidičský průkaz a řidičské oprávnění.

1.6 Prevence bezpečnosti silničního provozu

V České republice je soustava preventivních a edukačních opatření věnujících se bezpečnosti silničního provozu. Bodový systém je jedním z nejdůležitějších, neboť má vliv na každého řidiče. Hrozba pozbytí řidičského oprávnění by měla nutit řidiče k dodržování dopravních předpisů. (Michálek, 2014, s. 275). Mezi edukační programy se řadí kampaně v médiích, zaměřené jak na jedince-řidiče, tak i na další účastníky silničního provozu. Mezi nejrozšířenější vysílanou kampaň rozhlasovou i televizní je „Nemyslíš, zaplatíš“. Působí informativně a emočně, má navodit uvědomění si vlastního chování. (Šucha, 2009, s. 22)

Pro nepřizpůsobivé řidiče s opakovaným pácháním v dopravě, nebo pro přípravu mladých či naopak již starších řidičů nad 60 let věku, by bylo vhodné další rozšiřující psychické zdokonalování pro řešení dopravních situací, které v současné době v České republice není povinné. Jak uvádí Šucha, je velmi důležité zaměřit se na připravenost a předvídavost rizikových situací, nepřeceňování situací v provozu na pozemních komunikacích, ovládání vypjatých sociálních aspektů tvořených např. vyprovokováním ostatních účastníků provozu. (Šucha, 2009, s. 108) Šucha se dále zabývá zavedením rehabilitačních programů v rámci preventivních opatření pro řidiče s problémovým průběhem řidičské praxe. (Šucha et al, 2015, s. 27)

2 Sociální dopady po odnětí a pozbytí řidičského oprávnění

Pokud držitel ztratil oprávnění k řízení motorových vozidel ať již z důvodu pozbytí zdravotní způsobilosti, pozbytí odborné způsobilosti, či po projednání přestupku dostal sankci zákazu řízení motorových vozidel, nebo dosáhl 12 bodů v bodovém hodnocení řidiče, nastává situace, která okamžitě velmi ovlivní nejen řidiče, ale zajisté i jeho blízké okolí. Nastat může několik problematických oblastí, se kterými se musí řidič vyrovnat:

- zaměstnání
- rodina
- finanční potíže

2.1 Dopady na zaměstnání

Skoro každý jedinec postupem času dojde k závěru, že pro spokojený život je důležité pracovat a vydělávat peníze pro svoji potřebu, ale i pro rodinu. Právo na práci má Česká republika zakotveno i v Listině základních práv a svobod. V čl. 26 odst. 3 je schváleno, že každý má právo získávat prostředky pro své životní potřeby prací. (Ústavní zákon 2/1993, 2019, online) Aktivní činnost nám pomáhá vyhnout se ekonomickým, sociálním a psychologickým problémům. Každý člověk je sám za sebe zodpovědný a snaha něco dokázat je součástí seberealizace, do které věnuje mnoho životní energie. Práce má svůj smysl a společenskou prospěšnost. (Svaz neslyšících a nedoslýchavých osob v České republice, 2019, online) Důležitými faktory při výběru zaměstnání jsou znalosti, schopnosti, kvalifikace a dovednosti.

Místo výkonu zaměstnání není vždy shodné s místem bydliště a schopnost dopravit se na pracoviště v mnoha případech zvyšuje šanci na úspěch při získávání lepší pracovní pozice. Zároveň je v současné době řízení motorového vozidla velmi častou podmínkou pracovního vztahu, nebo je tato činnost naopak nutná pro výkon takového zaměstnání. Podle intenzity vztahu zaměstnance k řízení motorového vozidla rozlišujeme čtyři skupiny zaměstnanců:

- zaměstnanci, kteří mají jako druh práce v pracovní smlouvě výslovně uvedeno řídič (zásobování, řidiči autobusů)
- zaměstnanci, kteří nemají řízení motorového vozidla výslovně uvedeno v pracovní smlouvě, ale z činnosti vyplývá, že řízení je přímou podmínkou dané práce (opravář zařízení u zákazníků)
- zaměstnanci, u kterých není řízení součástí druhu práce, ale motorové vozidlo pravidelně používají (stavbyvedoucí)
- zaměstnanci, kteří používají vozidlo občas (referenti, manažeři).

Zaměstnavatel může stanovit pro řádný výkon práce podmínku vlastnit řidičské oprávnění, nebo může být tento požadavek kritériem zaměstnavatele pro výběr nových zaměstnanců. (Šubrt et al, 2011, s. 14-15) Zákoník práce v § 52 písm. f) také stanoví podmínky, kdy lze pracovní poměr rozvázat. Pokud by zaměstnanec během pracovního vztahu pozbyl řidičské oprávnění a nesplňoval by tak předpoklady, které byly podmínkou

výkonu práce, má zaměstnavatel možnost dát mu výpověď. (Zákon č. 262/2006 Sb., 2019, online)

Ztráta zaměstnání tak může znamenat nedobrovolnou nezaměstnanost. Může vyvolat až tragické vykojení, a to zvláště v případě, že práce byla koníčkem a přinášela uspokojení. Tento stav jedince ohrožuje sebevědomí, komplikuje ekonomickou situaci, má dopad na rodinné vztahy. (Špatenková, 2011, s. 86) Sebevědomí je jedním z nejdůležitějších předpokladů úspěchu. V případě nedobrovolné nezaměstnanosti je právě sebevědomí velmi negativně ovlivňováno podněty, neboť jak říká Hamplová, „*nezaměstnanost, lidem nesvědčí a šťastné je nečiní.*“ (Hamplová, 2015, s. 45). Jak uvádí Štikar „*V momentě ztráty zaměstnání jde o hluboce individuální událost, která je pro většinu lidí dramatem, a to dokonce za situace, kdy je volných míst dostatek.*“ (Štikar, 2003, s. 171)

Zpočátku se u nezaměstnaných vlivem ztráty zaměstnání projevuje zejména:

- ztráta pocitu jistoty, uspokojení, sociálních kontaktů (přestáváme nedobrovolně sdílet sociální zkušenosti, ztráta možnosti dávat a přijímat sociální podporu), deficit sociálního postavení, ztráta úcty kolegů.

Situace úzce souvisí s nežádoucími sociálními dopady:

- nedostatek peněz k uspokojení hmotných hodnot pro svoji potřebu a pro své blízké, ztráta komfortu.

Dlouhodobá nezaměstnanost ovlivňuje jedince samotného na jeho psychickém i fyzickém stavu člověka, přináší nemoci, deprese, krize, snižuje přizpůsobivost, narušuje vztahy k rodině. (Špatenková, 2011, s. 87-88)

2.2 Dopady na rodinu

„*Rodina stojí na vrcholu pomyslného hodnotového žebříčku české společnosti a Čechů, kteří ji nepovažují ve svém životě za důležitou, je pomálu.*“ (Hamplová, 2015, s. 93) Kraus říká, že dobře fungující rodina existuje za předpokladu, že jsou všichni členové rodiny aktivní a jsou plněny tyto základní funkce:

- biologicko reprodukční funkce
- sociálně ekonomická funkce
- ochranná funkce
- socializačně výchovná funkce

- emocionální funkce

Pokud celý rodinný systém nefunguje, znamená to, že je působením vnitřních i vnějších faktorů ovlivněna stabilita. (Kraus, 2015, s. 40 – 45). Zároveň, jak uvádí Havlík, současná doba a styl výchovy v rodinách mají vliv na selhávání osob. V rámci výzkumu v Centru psychologie práce bylo zjištěno, že vybudování nebo jinak problémoví řidiči mají krátkodobé nebo dlouhodobé problémy v sociálních vztazích. Mezi nejčastěji objevené patří:

- neúplná rodina
- rozvod v rodině
- problémy v kolektivu nebo ve škole
- špatný prospěch, neplnění školních povinností
- kouření, pití alkoholu, užívání drog od dětství
- trest, který je za chybu uložen, neplní žádoucí účinek
- předvádění se, dobrodružnost až agresivita
- neshody při navazování nových vztahů, problémy spojené s manželstvím
- častá změna zaměstnání, konflikty s nadřízenými a spolupracovníky (Havlík, 2013, s. 21)

Hamplová uvádí, že rodina utváří bezpečí pro děti, výchovu, ekonomické zajištění, chrání jednotlivé členy. Nejdůležitější kompetencí pro fungování rodiny je finanční jistota. Rodina, která má oba rodiče ekonomicky aktivní, má vyšší životní úroveň a mohou si tak dovolit více nadstandardních možností. (Hamplová, 2015, s. 109) Kromě rodičů, kteří si mohou dopřát více společných sportovních aktivit, návštěvu kulturních přestavení, výletů a dalších výhod při příznivé finanční situaci, mají i děti možnost výběru dražších kroužků a jiných volnočasových aktivit, které stojí i několik tisíc korun ročně. Jak uvádí Mareš, sociální dopady po ztrátě řidičského oprávnění se mohou negativně projevit nejen na životní úrovni a na výhodách s tím spojených. Pokud by ztráta vedla až k nezaměstnanosti, poznamená to celou rodinu ve smyslu ztráty statusu v širší společenské struktuře, a to obzvláště v tradičněji založených rodinách, kde je muž považován za živitele rodiny. (Mareš, 1994, s. 67)

Mareš vyzdvihuje ve své knize i pozitivní sociální dopady, které může rodina zajistit pro nezaměstnaného člena. Poskytuje útočiště a podporu, která se mu dostává v rodině.

Partner je v této situaci velmi důležitým prvkem, neboť poskytuje pomoc nejen finanční, ale hlavně velmi důležitou podporu v každodenních krizových situacích. (Mareš, 1994, s. 68)

2.3 Finanční prostředky

Finance ovlivňují každodenní život. Jejich nedostatek způsobuje mnoho problémů s naplněním základních potřeb. Chybějící kapitál se projevuje u lidí větším stresem a nespokojeností se životem. Sociální dopady jsou v podstatě okamžité, a i když je každý člověk jiný, základní vlastní potřeby a nároky rodiny jsou obdobné. Nedostatek financí představuje problémy při splácení úvěrů, půjček nebo hypoték, ale také nenaplněním různých materiálních požitků, cestování, návštěvu kulturních akcí, nezaplacením zájmových kroužků pro děti a mnoho dalších každodenních potřeb. (Hamplová, 2015, s. 49, s. 79) Může tak nastat situace, se kterou jedinec nepočítá, a pokud si nenaspořil dostatečnou finanční rezervu, může se vlivem ztráty zaměstnání dostat do dluhů, a to i za předpokladu, že si omezí aktivity, nebo zlevní životní nároky. (Janda, 2013, s. 40-41) Existují možnosti řešení, které mohou v této kritické situaci pomoci. Krajní možností je úvěr z peněžního ústavu, přijatelnější je výpůjčka v rodině, nebo mezi přáteli. Jak uvádí Janda: „*Půjčky mezi rodinnými příslušníky, či mezi přáteli a dobrými kamarády posilují mezilidské vazby a vztahy*“. (Janda, 2013, s. 132)

Ve výjimečných případech je možné obrátit se na stát a požádat Organizaci státní sociální pomoci o poradenství a řešení prozatímní situace. Každý jedinec s trvalým pobytem v České republice má nárok na dávky v hmotné nouzi. Stát rozděluje tyto dávky na:

- Příspěvek na živobytí
- Doplatek na bydlení
- Dávky mimořádné okamžité pomoci (Jak na peníze, 2019, online)

Nejen finančním poradenstvím se v České republice zabývají i neziskové organizace, které se snaží najít rychlé a efektivní řešení na míru. Tyto organizace pomáhají rodinám s dětmi nebo i seniorům, mají odborné poradny sociální, zdravotní, právní. (Oblastní charita Hradec Králové, 2019, online)

Každý jedinec se občas nevyhne změnám. Někdy dojde v životě lidí k nepříjemným situacím, se kterými se musí vyrovnat. Takovou událostí může být právě problém s řidičským oprávněním. Nejdůležitější v této chvíli je postoj, který určuje, jaká bude naše

budoucnost, záleží jen na každém, jaké východisko z několika možných zaujme. „*Bud' můžeme změnu přijmout s láskou a vděčností a milovat ji, i když je doprovázena nepříjemnou situací, a být si vědomi toho, že se vše děje pro náš duchovní i osobní růst. Nebo můžeme zaujmout roli oběti, obviňovat ostatní a cítit se ublíženi a ukřivděni, jak je svět nespravedlivý.*“ (Tracy, Angelo, 2016, s. 14)

Ze zjištěných informací vyplývá, že situace po pozbytí a odnětí řidičského oprávnění představuje pro řidiče nemalý problém. Jestli je větším problémem finanční situace, či problém dopadající na rodinnou sféru, bude úkolem empirického šetření v další části této práce.

3 Výzkumné šetření

Úkolem této části je zjistit, jaké sociální problémy museli řešit řidiči, kteří pozbyli řidičské oprávnění, a pomocí výzkumných otázek zamítnout, nebo naopak potvrdit skutečnosti zjištěné a popsané v předcházející části práce. Získáním odpovědí a porovnáním dojde k naplnění cílů práce.

3.1 Hlavní cíle a stanovení hypotéz

Cílem výzkumu je najít nejvíce problematický konkrétní sociální dopad pro dočasné neřidiče. Detailně se v práci dále zaměřím na věk řidičů a zároveň délku řidičské praxe. Při stanovení hypotéz jsem vycházela z cílů práce, ze svých zkušeností v zaměstnání a z informací získaných studiem odborných materiálů, které se ke zkoumané problematice vztahují.

Celkem jsem vymezila pět hlavních hypotéz a dvě vedlejší:

H1 – Předpokládám, že ti, kdo využívají auto pouze k soukromým účelům, ztrácejí řidičské oprávnění častěji. (Vědomí zodpovědnosti by mělo vést řidiče, kteří potřebují řidičský průkaz pro svou obživu.)

VH1 – Vedlejší hypotézou předpokládám, že muži přicházejí o řidičské oprávnění častěji než ženy.

H2 – Mezi respondenty bude více než 50 % těch, kteří pozbyli řidičské oprávnění s hranicí věku do 25 let (nebo s délkou praxe do 7 let).

H3 – Negativní dopad ztráty řidičského oprávnění na soukromý život uvede více než 60 % respondentů.

H4 – Předpokládám, že většina respondentů, kteří v důsledku ztráty řidičského oprávnění byli nuceni změnit pracovní zařazení nebo zaměstnání, potřebovali finanční pomoc.

VH2 – Více než 60 % respondentů, kteří finanční pomoc potřebovali, ji našli u rodiny.

H5 – Svátečních řidičů, kteří jezdí 1 x týdně či méně často, je procentní počet menší než těch, kteří využívají vozidlo k řízení pravidelně.

Některé své výsledky po vyhodnocení porovnám s celorepublikovými statistikami, které jsou na stránkách Ministerstva dopravy a se statistickými údaji vztahující se k obci s rozšířenou působností v Hradci Králové.

3.2 Výzkumná metoda, technika sběru dat, cílová skupina

Z požadavků vycházejících pro získání dat tohoto typu, jsem zvolila kvantitativní výzkumnou strategii, která se zaměřuje na odhalení zákonitostí, zdůrazňuje měření a popis vztahů proměnných. (Hendl, Remr, 2017, s. 27) Výsledky jsou ověřitelné a srovnatelné, získávána jsou přesná data, která nejsou ovlivňována dotazovatelem. Výhodou této metody je relativně rychlý sběr požadovaných dat, který ověří výsledky testované hypotézy. I přesto, že jsou uváděny i negativní dopady spočívající v opomenutí podstatného fenoménu, jak uvádí Olecká, byl pro tuto práci výběr mezi kvalitativní a kvantitativní výzkumnou strategií jednoznačný, neboť je možné odhadnout, která proměnná je zásadní pro tuto problematiku. (Olecká et al, 2010, s. 11) Základní cílová skupina dotazovaných je v tomto případě jednoznačná, neboť tento výzkum je specifický právě pro skupinu osob se stejnou problémovou situací. Není zde žádná reálná možnost nahodilého mechanismu tak, jak ho představuje ve své knize Hendl. (2015, s. 41) Z možných základních typů sběru dat jsem si vybrala šetření formou dotazníku.

Vzhledem k tomu, že jsem během sběru dat dostala možnost přidat výzkum formou případové studie, zahrnula jsem ji do výzkumné části. Tento způsob sběru dat je velmi intenzivní a jedná se zde o hlubší pohled do situací, které jsou extrémní, typické nebo nějakým zvláštním způsobem zajímavé. (Hendl, Remr, 2017, s. 69) Vybrala jsem pro empirickou část tři subjekty, klienty, které jsem požádala o sdílení problematiky. Data byla získána vyprávěním respondenta, které bylo přepsáno autenticky z nahrávacího zařízení.

3.3 Sběr dat

Vzhledem k tomu, že práce je menšího rozsahu, zvolila jsem jednoduchý dotazník vlastní konstrukce. Výzkum probíhal ve dvou fázích. Nejdříve jsem požádala dopravní psychology provádějící svoji praxi v Hradci Králové o spolupráci. Svým klientům, kteří přicházeli na vyšetření, jež je podmínkou pro vrácení řidičského oprávnění, dotazník předkládali. Během předběžného vyhodnocování a porovnávání výsledků jsem zjistila, že dotazník je pro některé řidiče matoucí a výsledky z něj jsou nedostačující, a proto jsem dotazník dopracovala. Poté jsem dotazník předkládala přímo při úkonu vrácení řidičského

oprávnění v kanceláři, neboť je poměrně málo časově náročný a klienti tak účelně vyplnili svůj čas, který je potřebný pro správní řízení spojené s vydáním rozhodnutí o vrácení řidičského oprávnění a řidičského průkazu. I přesto, že dotazník byl předáván každé konkrétní osobě, nikde není uvedeno jméno. Vyplněný dotazník byl poté vhozen do uzavřené krabice, aby poskytnuté informace zůstaly anonymní a nemohly být zneužity jinou osobou. Otázky byly formulovány tak, abych mohla potvrdit, či vyvrátit stanovené hypotézy. Dotazník je tvořen devíti uzavřenými otázkami. V úvodní části dotazníku je definováno, k jakým účelům bude využit. Otázky mají možnost výběru, pouze jedna otázka je otevřená, u které byl dán prostor pro vyjádření respondenta k nejtěžší sociální situaci v souvislosti s odnětím řidičského oprávnění. Mým cílem bylo rozdělit klienty podle pohlaví, věku a délky řidičské praxe, neboť mi tato informace scházela v prvním dotazníku. Další otázky jsou věnovány četnosti řízení motorového vozidla a jeho využívání v zaměstnání. Posledním okruhem otázek je dopad na pracovní, finanční a soukromou oblast. Možnost vyjádřit se využilo 56 respondentů.

U této metody jsou často uváděny problémy s návratností dotazníků. Vzhledem k tomu, že dotazník byl předáván klientům osobně, nikdo z 87 oslovených neodmítl vyplnění. Výběr respondentů nemohl být ovlivňován, neboť toto šetření probíhalo u dané skupiny aktuálních neřidičů, kteří už si připravovali podklady pro vrácení řidičského oprávnění, nebo již o tento úkon žádali na Magistrátu města, Odboru dopravy, Oddělení řidičských průkazů v Hradci Králové. Pro výsledky výzkumu je podle mého názoru důležitý fakt, že všichni respondenti měli již za sebou různě dlouhou dobu, kdy nemohli usednout jako řidiči do motorového vozidla. Domnívám se, že mohli pravdivě zhodnotit v kontextu na uplynulou dobu, jaký dopad nebo situace nejvíce ovlivnila jeho samotného a případně rodinu.

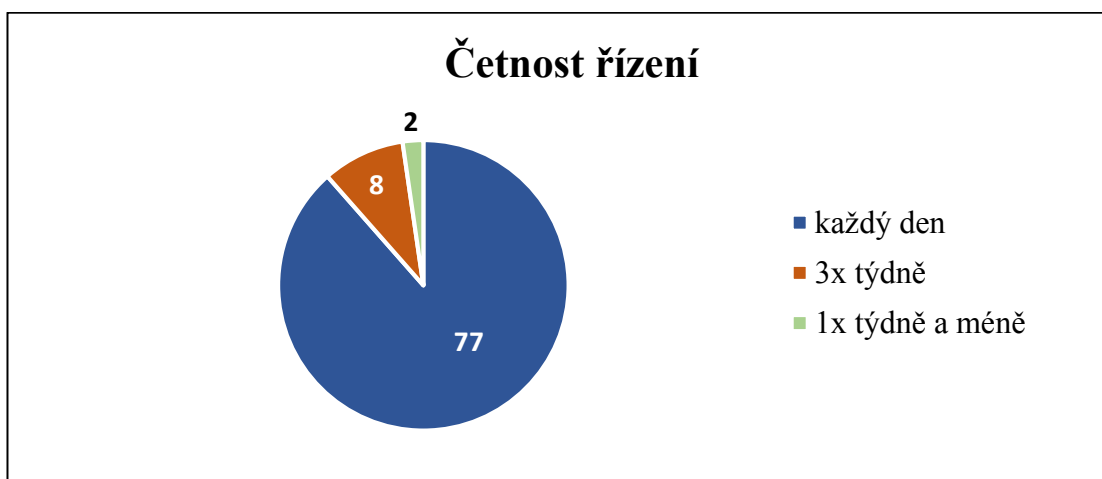
3.4 Analýza dat

První otázka v dotazníku rozděluje pohlaví klientů, kteří přišli žádat o vrácení řidičského oprávnění. Z 87 dotázaných bylo 77 mužů a pouze 10 žen. I přesto, že úroveň schopností je u obou pohlaví vyrovnaná, mužů bez řidičského oprávnění je mnohem více a potvrzují to i statistiky Ministerstva dopravy. Vliv na situaci v provozu má u mužů touha útočit, kdežto ženy jsou více shovívavé a raději zpomalí, neriskují a nesoupeří s ostatními účastníky v silničním provozu. (Havlík, 2013, s. 17).

Druhá a třetí otázka spolu úzce souvisí. Zjišťuje věk respondenta a zároveň délku řídičské praxe. Věk je v otázce rozdělen do třech kategorií, mladý řidič do 25 let věku, 26-65 let jako prostřední kategorie a kategorie nad 66 let. Délka praxe se uvádí v letech. Ministerstvo dopravy v současné době projednává změnu zákona o provozu na pozemních komunikacích. Novela zahrnuje pro mladé řidiče s krátkou praxí řídičský průkaz tzv. na zkoušku. Po dobu dvou let budou mít tito řidiči pouze šestibodovou hranici v bodovém systému. Tímto návrhem chce Ministerstvo dopravy snížit počet dopravních nehod, neboť právě mladí řidiči jsou častými viníky nehod s vážnými následky. (Ministerstvo dopravy, online, 2019) Z 87 dotázaných bylo do 25 let 11 řidičů, věk mezi roky 26-65 uvedlo 75 řidičů a 3 řidiči byli ve věku nad 66 let. Praxe do dvou let byla pouze u tří řidičů, 26 respondentů uvedlo praxi do sedmi let. Havlík uvádí, že nejen mladí řidiči jsou problémovou skupinou v silničním provozu, ale také řidiči nad 65 let zaznamenávají pokles výkonnosti a projevují se tak první příznaky stárnutí. (Havlík, 2013, s. 12).

Čtvrtá otázka se věnuje četnosti řízení motorových vozidel. Je dána možnost výběru mezi každodenním řízením, 3 x v týdnu, 1 x v týdnu nebo méně často než 1 x za týden. Výsledky jsou velmi překvapující, neboť 77 respondentů odpovědělo, že řídí každý den. To je z celkového počtu dotázaných 88,5 %. Osm řidičů jezdí 3 x týdně a pouze dva řidiči řídí vozidlo 1x týdně či méně.

Graf č. 2 – Četnost řízení motorových vozidel

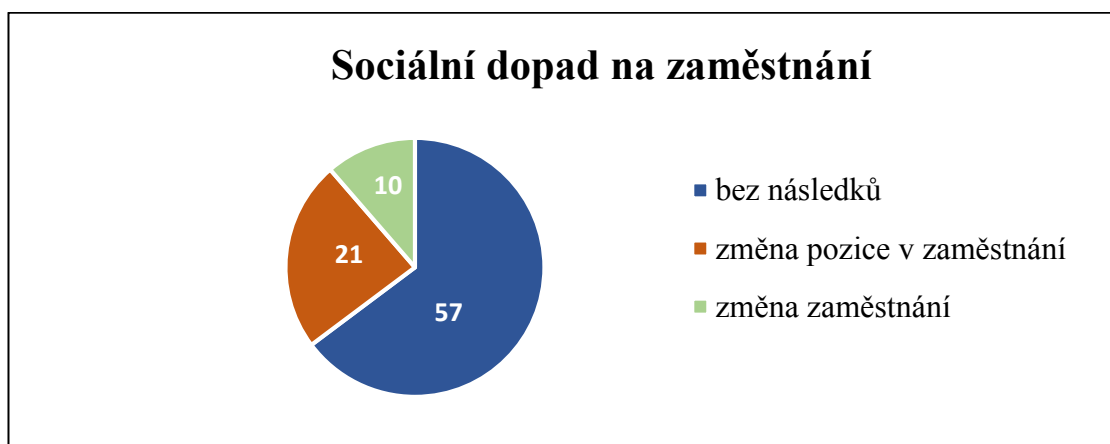


Zdroj: Vlastní zpracování

Pátá otázka rozděluje respondenty na dvě skupiny: ti, co využívají vozidlo pouze k soukromým účelům a ti, kteří využívají vozidlo jak k soukromým účelům, tak i k výkonu zaměstnání. Pouze pro své soukromé potřeby využívá vozidlo 31 osob a pro účely jak

soukromé, tak pracovní 56 osob. Vztahem mezi zaměstnavatelem a zaměstnancem s podmínkou vlastnit řidičské oprávnění, jsem se zabývala v teoretické části, kde jsem rozdělila i zaměstnanecké pozice podle typu řízení motorových vozidel. Proto otázka šestá zkoumá, zda musela nastat změna v zaměstnání vlivem ztráty řidičského oprávnění. Padesát sedm z dotázaných nemělo v zaměstnání problém, 30 respondentů muselo situaci se zaměstnavatelem řešit. Dvacet jedna zaměstnancům zaměstnavatel umožnil přechod na jinou pracovní pozici, ale 10 respondentů muselo vlivem této situace změnit zaměstnání. Někteří respondenti uvedli, že využívají vozidlo pouze k soukromým účelům, ale přesto museli změnit zaměstnavatele, neboť jim vznikl problém při dojíždění do zaměstnání.

Graf č. 3 – Sociální dopad na zaměstnání



Zdroj: Vlastní zpracování

Sedmá otázka se věnuje sociálním dopadům na soukromý život. Třicet jedna respondentů uvedlo, že jim žádná změna v soukromém životě nenastala, padesát šest respondentů změnu zaznamenalo. Z teoretické části práce vyplynulo, že mohou vzniknout problémy spojené s dopravou dětí, např. do školy nebo na volnočasové aktivity. Další omezení může nastat při péči o rodiče, s jejich dopravou k lékaři, obstarávání nákupů apod. Poslední možností, která byla nabídnuta, bylo neuskutečnění vlastních aktivit a společných rodinných volnočasových aktivit, jako je zrušení dovolené a omezení výletů. Vzhledem k tomu, že pro některé respondenty představovala situace opravdu velký problém, vybrali všechny výše uvedené možnosti jako důsledek, který museli řešit. Třicet sedm rodičů mělo potíže s dopravou dětí, osmnáct respondentů řešilo péči o rodiče a třicet jedna dotázaných muselo rušit výlety či dovolenou.

Poslední okruh uzavřených otázek se zabývá problematikou finanční. U 39 dotázaných nenastal žádný finanční problém, 48 respondentů uvedlo, že situace měla

finanční dopad. Dvacet jedna dotázaných potřebovalo finanční pomoc. Šest jich našlo u přátel a devatenácti respondentům pomohla rodina. Jak uvádí Mareš, ztrátu zaměstnání a s tím spojené finanční těžkosti musí kompenzovat ostatní členové rodiny a znamená to tak i ztrátu části příjmů. (Mareš, 1994, s. 57). Nikdo z dotázaných se nemusel obrátit na neziskovou organizaci, která by pomohla najít překlenovací řešení finanční ztráty.

V poslední otázce dotazníku je ponechán prostor pro vyjádření, co bylo nejtěžší, nebo co bylo největším problémem. Možnost odpovědět využilo 56 klientů. Mezi nejčastější odpovědi se řadí:

- Rodina – zabezpečit chod rodiny, doprava dětí, omezení výletů
- Omezení ve vztahu k rodičům (návštěva rodičů v seniorském centru, starost o nemocné rodiče, doprava rodičů k lékaři, zajištění chodu jejich domácnosti, nákupy)
- Omezení svobody, ztráta mobility, závislost na městské hromadné dopravě, na vlacích a autobusech, zvyknout si, že na vše potřebuji mnohem více času
- Vyrovnat se situací a vysvětlovat (rodině, známým, v zaměstnání), proč neřídím
- Závislost na druhých (rodina, známí, kolegové z práce)
- Ztráta zaměstnání, změna zaměstnání, shánění řidičů, kteří pro ně zajišťovali za úplatu dopravu
- Na vozidlo před domem se pouze dívat
- Vědomí profesionálního selhání (bagrista, řidič městské hromadné dopravy, řidič kamionu)
- Zajistit si všechny podklady pro vrácení řidičského oprávnění

Objevila se vyjádření i pozitivní. Někteří uvedli, že neměli problém, jeden respondent napsal, že ušetřil finanční prostředky, neboť nejezdil na nákupy autem, ale chodil pěšky, a proto nemohl tolik nakupovat.

3.5 Vyhodnocení hypotéz

Hypotéza H1 předpokládala, že ti, kdo využívají auto pouze k soukromým účelům, ztrácejí řidičské oprávnění častěji. Tato hypotéza nebyla potvrzena. Řidičské oprávnění ztráceli častěji ti, co řídí vozidlo v zaměstnání i přesto, že mají jistou zodpovědnost ke svému zaměstnavateli.

Vedlejší hypotéza VH1 předpokládala, že muži přicházejí o řidičské oprávnění častěji než ženy. Tato hypotéza byla potvrzena. I přesto, že řidičů mužů je v České republice přibližně 55 % a žen řidiček 45 %, rozdíl mezi muži a ženami ve výzkumu byl podstatně vyšší. Mužů, kteří žádali o navrácení řidičského oprávnění během kvantitativního šetření, bylo 88,5 % a žen 11,5 %. Toto procentní rozdělení koresponduje i se statistikami za obec s rozšířenou působností Hradec Králové. Žen řidiček je zde 46 % a mužů 54 %. Za rok 2018 bylo v Hradci Králové zaevidováno u mužů 660 blokáží řidičského oprávnění a u žen 101 blokáží řidičského oprávnění. Vyjádřeno v procentech, u mužů 87 % blokáží a u žen 13 % blokáží. Hradec Králové tak ve všech sledovaných oblastech koresponduje se statistikou za celou Českou republiku. (Interní informace Magistrátu města Hradec Králové)

Hypotéza H2 ověřovala mezi respondenty, že více než 50 % bude těch, kteří pozbyli řidičské oprávnění s hranicí věku do 25 let (nebo s délkou praxe do 7 let). Tato hypotéza nebyla potvrzena. Celkem bylo ve výzkumném vzorku s takto danou kombinací 27 dotázaných.

Hypotéza H3 předpokládala, že negativní dopad ztráty řidičského oprávnění na soukromý život uvede více než 60 % respondentů. Hypotéza byla potvrzena. Mezi respondenty bylo 64 % těch, kteří uvedli, že situace měla sociální dopad na rodinu. Skoro 43 % respondentů uvedlo, že dopad pocítili při dopravě dětí do školy a na volnočasové aktivity, 21 % mělo potíže při obstarávání rodičů a 36 % muselo omezit výlety a dovolenou.

Hypotéza H4 měla za úkol ověřit, zda většina respondentů, kteří v důsledku ztráty řidičského oprávnění byli nuceni změnit pracovní zařazení nebo zaměstnání, potřebovali finanční pomoc. Hypotéza se nepotvrdila. Změnu muselo řešit 30 dotázaných, ale z toho jich 17 nepotřebovalo žádnou finanční pomoc. Ostatní řešili výpomoc s přáteli a s rodinou.

Vedlejší hypotéze VH2 zkoumala, jestli více než 60 % respondentů, kteří finanční pomoc potřebovali, ji našli u rodiny. Tato hypotéza se potvrdila. Celkem hledalo finanční pomoc 21 respondentů a z toho 19 dotázaných získalo podporu u rodiny, hranice pomoci tak činí 90 %.

Poslední hypotéza H5 předpokládá, že sváteční řidiči, kteří jezdí 1 x týdně či méně často, je procentní počet menší než těch, kteří využívají vozidlo k řízení pravidelněji. Tato hypotéza se potvrdila, neboť pouze dva řidiči jezdili 1 x týdně nebo méně často.

4 Případová studie

Rozhodla jsem se svoji práci doplnit o tři případové studie, které výstižně popisují, jaké dopady může pozbytí řidičského průkazu mít. Vytipovala jsem si pana Pavla, Karla a Martina. S Martinem jsem v kontaktu již skoro dva roky. Popisoval mi svoji aktuální životní situaci několikrát, neboť moje pracoviště navštěvuje pravidelně. Velmi mě jeho příběh zaujal a ovlivnil, že píše bakalářskou práci právě na toto téma. Inspiroval mě. Pan Karel dosáhl 12 bodů v lednu 2017. Vůbec se nechtěl vyrovnat s nastalou situací a podal si námítky proti dosažení 12 bodů. Několikrát jsme si v této době volali, nedokázal si vůbec představit život bez řidičského průkazu. Třetího klienta, pana Pavla, jsem si vybrala náhodně. Tyto klienty jsem požádala o zhodnocení a popsání situace, jak došlo k odebrání řidičského oprávnění s dopady na jejich život ať už pracovní nebo soukromý.

4.1 Pavel

„Vybodoval jsem se poprvé. Jezdím skoro denně již asi 20 let, ročně asi 10 až 15 tis. km, převážně do práce, někdy v práci a s rodinou. Přestupků jsem neměl mnoho, tak asi jeden nebo dva do roka. Ani mě nenapadlo, že za některý jsou body. Třeba za pásy, to jsem nevěděl. Myslel jsem si, že jsem úplně v pohodě, překvapilo mě, když jsem od Vás dostal dopis. Byl jsem z toho úplně na dně. Víte, co bylo nejhorší? Přiznat to doma, manželce, rodičům. Ten pocit, že jsem selhal. Nebylo to snadný. V práci jsem neměl problém, když jsem měl někam jet, zaplatil jsem si řidiče. Mám dobře placené místo, tak to ani nebyl problém. Horší bylo, že jsme měli zaplacenou dovolenou do Chorvatska autem. Moje paní byla naštvaná strašně moc, nemluvila se mnou aspoň týden. Nakonec jsme si to vyříkali. I přesto, že jsem byl bez řidičáku, tak jsem ji v řízení auta v zahraniční střídal. Nikdo nás nechytnul, byla to klika, ale taky pěkný nervy. To víte, slíbili jsme dovolenou sobě i dětem, muselo se to nějak vyřešit. Už bych to podruhé nechtěl zažít. Musím říct, že mi někdy pomáhali i rodiče, když nemohla manželka, dojeli pro děti do školy, nebo s nimi zajeli k lékaři. Jsou v důchodu, ale jsou ještě v pohodě. Teď to vidím a moc si toho vážím. Dnes už mám hotové všechny papíry a jdu si žádat o vrácení. Těším se a jsem rád, že už to mám za sebou. A rozhodně si budu dávat větší pozor, rok je fakt dlouhá doba. Už to nenechám bez kontrolování.“

Pan Pavel dosáhl 12 bodů v bodovém hodnocení řidiče, postupným pácháním drobných přestupků. První přestupek, který měl vliv na vybodování, byl v roce 2015 za rychlou jízdu, postupně se přidal přestupek za pásy a znovu další za rychlou jízdu. U pana

Pavla vzhledem k častému porušování zákona č. 361/2006 Sb. nedošlo k odpočtu bodů, ale naopak se přidali ještě další bodované přestupky a v červnu 2017 došlo k pozbytí řidičského oprávnění. Situace měla dopad převážně na rodinu a vztahy s manželkou. Tato případová studie také potvrzuje hypotézu H3 – situace negativně ovlivnila soukromý život.

4.2 Karel

„Nejlepší rok mého života, opravdu. Každý si jen stěžuje, ale všichni si za to můžeme sami. Vybodoval jsem se, nemohl jsem ani pomyslet, že budu bez auta. Tak jsem si podal v zákonné lhůtě námitky. Vedli jste je tady se mnou asi šest měsíců. Pak už rozhodnutí nabylo právní moci a nezbylo než se k tomu postavit čelem. Trochu jsem se na to za tu dobu připravil. Koupil jsem si kolo a pořídil jsem si poprvé v životě městskou kartu na MHD v Hradci. Děti už jsou dospělé. Změnil jsem v práci místo, zaměstnavatel mi to umožnil. Jsem tam i více spokojený. A doma, v pohodě. Přizpůsobili jsme si s manželkou život. Na výlety místo autem jezdíme na kole a co nejde vyřešit takto, zařídí manželka, ona řídí ráda. Jak jsem říkal na začátku, nejlepší rok mého života. Ani se mi k Vám nechtělo. O průkaz jdu žádat jen proto, abych ho měl, kdyby bylo nutné řídit. Jinak ale nechci nic měnit. Těší mě jezdit po Hradci jinak než autem. Takže vlastně jsem neměl žádný problém, i když jsem si na začátku říkal, že to asi nepřežiju. Jde jen o pohled na celou věc, jde prostě jen o to, jak se k tomu člověk postaví.“

Pan Karel byl zpočátku velmi problematický klient. V žádném případě si nepřipouštěl, že by mohl přijít o řidičské oprávnění. Správní řízení, které bylo vedeno ve věci podání námitek proti přestupkům v evidenční kartě řidiče, se řešilo až na Krajském úřadě, který rozhodnutí o zamítnutí námitek potvrdil a pan Karel tak definitivně pozbyl řidičské oprávnění z důvodu dosažení 12 bodů v bodovém hodnocení řidiče. Jak sám uvedl, sociální dopady na jeho soukromí situace neměla, nemusel řešit ani žádné finanční dopady.

4.3 Martin

„Vy moji situaci znáte, víte, jak to mám složitý a co všechno jsem udělal špatně. Jsem u Vás už po několikáté. Ani nevím, jestli se mi o tom všem chce mluvit. Pro Vás to udělám, moc mi pomáháte. Tak od začátku. Napil jsem se s kamarády a pak jsem řídil. Chytli mě policajti, ale bál jsem se to říct doma. Dostal jsem pokutu a zákaz řízení. Doma jsem to neřekl a dělal jsem, jako kdyby se nic nestalo, a taky jsem teda řídil dál. Zase mě chytli. Teď už to byl trestný čin a už to bylo všechno špatně. To už jsem dostal za řízení bez oprávnění zákaz řízení na dva roky. Předtím to bylo jen na šest měsíců a po třech měsících jsem si mohl

zažádat o upuštění. A začal neuvěřitelný kruh v mém životě. Musel už jsem to říci, manželka mi to neodpustila a vyhodila mě. Jsem prý nespolehlivý. Nic se jí nedalo vysvětlit. Bylo a vlastně je to stále strašný, nekomunikuje se mnou, mám problém vidět děti. Z práce jsem musel odejít, nechtěli mě tam bez řidičáku. Jezdil jsem a rozvážel zboží, do skladu mě nechtěli. Takže bez peněz a bez rodiny s flastrem a bez řidičáku. Prostě strašně těžký. Teď už budu skoro v půlce. Právě jsme se domluvili, že požádám soud o upuštění od zbytku trestu, abych si konečně mohl najít pořádnou práci. Mám vypůjčené peníze, hodně mně pomohli rodiče. Kamarádi nic, ty se na mě vykašlali. Mají plnou pusou řečí, ale skoro nikdo nakonec nechce pomoci. Potřebuju peníze, platím alimony, dělám, kde se dá. Nejhorší je, že bydlím u rodičů, mamka mě vaří, stará se. Je jí skoro sedmdesát a já ji takhle využívám. A hlavně chci být hodně s dětmi, něco jim koupit, někam s nimi jet. Manželka je proti mně štvě, mám to složitý, ale můžu si za to sám. Je to jen moje blbost. Vůbec nevím, co bylo nejhorší. Všechno se zkazilo. Nemám peníze, rodinu a sebevědomí mám na bodu nula. Teď zkusím požádat soud o zkrácení doby trestu. Pokud uspěju, slibuju, že si hned budu hledat lepší práci a já chci zpátky i rodinu, manželku. Mám ji strašně rád, chci žít jen s ní. Třeba ji přesvědčím. Koupím nám všem dovolenou a zkusím to srovnat. A musím taky vrátit mamce a tatkově peníze. Těším se, že to dokážu.“

Pan Martin pozbyl řidičské oprávnění z důvodu požití alkoholických nápojů před jízdou. Správní orgán příslušný k řešení mu uložil sankci zákazu řízení a finanční postih. Vlivem nezodpovědnosti k nastalé situaci se dostal do dalších potíží, neboť řídil motorové vozidlo i přesto, že mu byla uložena sankce zákazu řízení a pan Martin se tak dopustil přečinu maření úředního rozhodnutí. Situace, která tak vznikla, ovlivnila všechny sociální dopady zkoumané v této bakalářské práci. Pan Martin ztratil vlivem této situace zaměstnání, rodinu a je ve velmi špatné finanční situaci. Rozhodně ho čeká ještě velmi těžké období.

Závěr

Bakalářská práce se zabývala sociálními dopady na pozbytí a odnětí řidičského oprávnění. Tento fenomén je v České republice velmi častý a mnoho jednotlivců, ale i jejich rodin se tedy setkává s různými sociálními dopady.

První část práce je teoretická a zabývá se popisem, jak dochází k těmto situacím a jaké souvislosti mohou nastat. Druhá je zaměřena na empirický výzkum, ve kterém bylo hlavním cílem nalézt odpovědi na výzkumné otázky. Tuto část jsem rozšířila o případové studie, které dokreslují celkový obraz sběru dat a poskytují úplné informace o sociálních dopadech na jedince a blízké okolí.

Obecný začátek práce se věnuje řidiči jako osobnosti a aktuálnímu zákonu o silničním provozu. První kapitola se zabývá odnětím řidičského oprávnění, vysvětlením pojmů zdravotní a odborná způsobilost. Práce seznamuje, jak k této situaci dochází a co může a nemůže řidič sám ovlivňovat. Následují kapitoly, které popisují bodový systém, jeho princip a charakteristiku přestupků v dopravě. Jsou zde konkrétně uvedeny nejčastější prohřešky a jejich bodové ohodnocení. Následují nejzávažnější provinění, která mají vysoké bodové hodnocení a jsou nebezpečné pro provoz na pozemních komunikacích jak pro řidiče, tak samozřejmě i pro ostatní účastníky provozu. Fungováním bodového systému je věnován další úsek práce. Jak se body přičítají a jak lze definovat projednaný pravomocný přestupek. Součástí této části je změkčení dopadu celého systému a jeho praktické vysvětlení pro každého řidiče.

Následující kapitoly jsou zaměřené na sociální oblasti života každého člověka. První část je věnovaná problematice zaměstnání. Pro některé jedince je řidičský průkaz pro plnění pracovních povinností nezbytný. Zaměstnance rozlišujeme podle intenzity vztahu pracovníka k řízení motorového vozidla. V práci jsem se zabývala konkrétními příklady nedobrovolné nezaměstnanosti, jaké to vyvolává problémy a omezení. Další oddíl se věnuje rodině, jejím funkcím a potřebám. Současná doba a výchova v rodinách ovlivňuje člověka, krátkodobé nebo dlouhodobé problémy v sociálních vztazích mají vliv na problémovost u řidičů. Lze s jistotou říci, že zaměstnání a rodina je provázaný komplex závislý na financích. Na základě odborné literatury bylo zjištěno, že finanční prostředky jsou nezbytné k fungování rodiny a k uspokojování potřeb jejich členů. Nedostatek financí může mít dopad na dospívání dětí, starání se o starší i nemocné členy rodiny, rodiče apod.

Na druhou stranu můžeme považovat rodinu za klíčový subjekt při řešení problémů, které mohou nastat po pozbytí, či odnětí řidičského oprávnění.

Empirická část navazuje na teoretickou práci. Součástí je výzkumné šetření, které bylo provedeno kvantitativní metodou. Sběr samotných dat byl uskutečněn pomocí dotazníku. Cílovou skupinu tvořili neřidiči, kteří již měli za sebou dobu, ve které pozbyli řidičské oprávnění a přicházeli žádat o jeho vrácení.

Cílem výzkumu bylo ověření, jak situace ovlivnila jedince samotného a jaké problémy museli respondenti řešit. V dotazníku byl dán prostor, kde se mohli klienti vyjádřit, který sociální dopad byl nejtěžší. Výzkumnou skupinu tvořilo 87 respondentů.

Provedené šetření přineslo následující zjištění. Ze skupiny dotázaných bylo 77 mužů, znamená to tedy, že muži pozbývají řidičské oprávnění častěji než ženy, kterých bylo za dobu výzkumu od prosince roku 2018 do února 2019 pouze 11.

Nejčastější věkovou skupinou zastoupenou ve výzkumném vzorku byla kategorie mezi 26-65 let. Zastoupena byla 75 respondenty, 11 dotázaných bylo do 25 let věku a 3 neřidiči byli ve věku nad 66 let. Dvacet šest respondentů uvedlo praxi do sedmi let.

Velké množství dotázaných řídí vozidlo každý den, neboť tuto skutečnost potvrdilo 77 respondentů. Třicet jedna osob využívá vozidlo pouze k soukromým účelům a padesát šest osob používá vozidlo k výkonu svého zaměstnání. Třiceti respondentům po pozbytí řidičského oprávnění nastal problém u zaměstnavatele. Dvaceti jedna zaměstnancům umožnil zaměstnavatel pouze změnit pracovní pozici a zůstat tak v zaměstnání, které znají. U deseti respondentů muselo vlivem situace dojít ke změně zaměstnavatele.

Další okruh otázek se věnoval sociálním dopadům. Padesát šest jedinců zaznamenalo dopad na soukromý život. Třicet sedm rodičů muselo řešit problém s dopravou dětí do školy a na volnočasové aktivity, osmnáct jedinců mělo problém při obstarávání rodičů a třicet jedna respondentů omezilo výlety a dovolené.

V otázce finančních dopadů uvedlo 48 respondentů, že mělo finanční problém a z toho jich 21 potřebovalo finanční pomoc, kterou hledali nejvíce v rodině, neboť tuto možnost zvolilo 19 dotázaných, 6 respondentů získalo podporu u přátel. V současné době existuje rozsáhlý neziskový sektor, který se zabývá finančním poradenstvím. Nikdo

z dotázaných tuto pomoc nevyužil. Domnívám se, že lidé nevědí, jakým způsobem jim takové organizace můžou pomoci, a proto finanční otázku řeší raději s rodinou.

Velmi zajímavé byly odpovědi, na otevřenou otázku, kde byl dán prostor k vyjádření a zhodnocení, co bylo na vzniklé situaci nejtěžší. K nejčastějším odpovědím patřilo zabezpečení rodiny, rodičů, doprava k lékaři, zajištění chodu domácnosti, ztráta mobility, závislost na veřejné dopravě, ztráta zaměstnání, vědomí selhání, vysvětlování rodině a známým proč neřídím, zajištění podkladů pro vrácení řidičského oprávnění.

Z analýzy dat byly některé hypotézy vyvráceny a některé potvrzeny. Nebyla potvrzena hypotéza o tom, že opatrnější jsou řidiči, kteří používají motorové vozidlo v zaměstnání. Naopak potvrdila se hypotéza o mužích, neboť ti přicházejí o řidičské oprávnění mnohem častěji než ženy. Další hypotéza měla dokázat, že více než 50 % bude těch, kteří pozbyli řidičské oprávnění s hranicí věku do 25 let (nebo s délkou praxe do 7 let). Tato hypotéza nebyla potvrzena. Celkem bylo ve výzkumném vzorku pouze 27 dotázaných.

Další hypotézy se věnovaly sociálním dopadům na rodinu, zaměstnání a finance. Šedesát čtyři procent respondentů uvedlo, že pocítily dopad na rodinu. Nejvíce potíží měli rodiče při dopravě dětí do školy a na volnočasové aktivity. Hypotéza byla potvrzena, neboť hranice byla stanovena na 60 %. Dopad na zaměstnání řešilo 30 pracujících. Hypotéza, že většina z těchto lidí bude potřebovat finanční pomoc, se nepotvrdila. Pouze 13 zaměstnanců řešilo finanční pomoc s přáteli nebo s rodinou. V celkovém vzorku dotázaných bylo 21 osob, kteří vyhledali finanční podporu u rodiny a přátel. Byla tak potvrzena vedlejší hypotéza, která zkoumala, jestli takových klientů bude více než 60 %. Poslední hypotéza předpokládala, že svátečních řidičů, kteří jezdí 1 x týdně či méně často bude méně, než těch, kteří využívají vozidlo k řízení častěji. Tato hypotéza se potvrdila, neboť pouze dva řidiči používali motorové vozidlo 1 takto méně často.

Sociální dopady na pozbyté řidičské oprávnění se potvrdily i u dvou respondentů v případových studiích. Řešili hlavně problémy v rodině a finanční potíže.

Domnívám se, že by bylo vhodné a účelné více prostoru při výuce v autoškolách věnovat i dopadům právě po pozbytí řidičského oprávnění. Tato problematika se v současné době neřeší. Propojením znalostí z teorie řízení, zásad bezpečné jízdy, informací z příčin dopravních nehod a také sociálních dopadů hrozících po pozbytí či odnětí řidičského oprávnění, by vznikla efektivní prevence, která by vedla k bezpečnosti silničního provozu

na pozemních komunikacích. Bezpečné řízení, které je předvídatelné a v souladu se zákony, je výhodné nejen pro jedince samotného, ale i pro všechny účastníky silničního provozu.

Seznam použitých zdrojů

Monografie

BUŠTA, Pavel. *Zákon o silničním provozu (ve znění 42 novel) s komentářem*. Praha: JUDr. Pavel Bušta, 2016, 468 s. ISBN 978-80-906024-1-0.

HÁJEK, Miroslav. *Jak nepřijít o řidičský průkaz: 12 bodů hrozí každému: tajemství a záludnosti bodového systému - neplaťte zbytečně pokuty, když nemusíte - pasti na řidiče - práva a povinnosti řidičů - práva a povinnosti policistů - není nutné mít 12 bodů, abyste přišli o řidičský průkaz*. Praha: Grada, 2008, 96 s., [16] s. obr. příl. ISBN 978-80-247-2213-9.

HAMPLOVÁ, Dana. *Proč potřebujeme rodinu, práci a přátele: štěstí ze sociologické perspektivy*. Praha: Fortuna Libri, c2015, 214 s. ISBN 978-80-7321-947-5.

HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče: základy chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti* [Vyd. 1.]. Praha: Portál, 2005, 223 s. ISBN 80-7178-542-3.

HAVLÍK, Karel. *Kompendium praktické dopravní psychologie a psychodiagnostiky*. Klatovy: Vogel Medien International, 2013, 110 s. ISBN 978-80-260-4627-1.

HENDL, Jan. *Přehled statistických metod: analýza a metaanalýza dat*. Vydání páté, rozšířené. Praha: Portál, 2015, 736 s. ISBN 978-80-262-0981-2.

HENDL, Jan a Jiří REMR. *Metody výzkumu a evaluace*. Praha: Portál, 2017, 372 s. ISBN 978-80-262-1192-1.

JANDA, Josef. *Jak žít šťastně na dluh*. Praha: Grada, 2013, 176 s. Finance pro každého. ISBN 978-80-247-4833-7.

KOČÍ, Roman a Helena KUČEROVÁ. *Silniční právo*. Praha: Leges, 2009, 413 s. Praktik. ISBN 978-80-87212-10-3.

KRAUS, Blahoslav. *Životní styl současné české rodiny*. Hradec Králové: Gaudeamus, 2015, 246 s. ISBN 978-80-7435-544-8.

KUČEROVÁ, Helena. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související na CD*. Praha: Leges, 2008, 512 s. Komentátor. ISBN 978-80-87212-03-5.

MAREŠ, Petr. *Nezaměstnanost jako sociální problém*. Vyd. 1. Praha: Sociologické nakladatelství, 1994, 151 s. Studijní texty, sv. 6. ISBN 80-901424-9-4.

MICHÁLEK, Rostislav. *Správní delikty na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu*. Praha: Wolters Kluwer, 2014, 287 s. Právní rukověť. ISBN 978-80-7478-489-7.

OLECKÁ, Ivana a Kateřina IVANOVÁ. *Metodologie vědecko-výzkumné činnosti*. Olomouc: Moravská vysoká škola Olomouc, 2010, 44 s. ISBN 978-80-87240-33-5.

ŠPATENKOVÁ, Naděžda. *Krizová intervence pro praxi*. 2., aktualiz. a dopl. vyd. Praha: Grada, 2011, 195 s. Psyché. ISBN 978-80-247-2624-3.

ŠUBRT, Bořivoj, Petr BUKOVJAN a Dana TREZZIOVÁ. *Auto v pracovněprávních vztazích: podrobný výklad, soudní judikatura, daňové souvislosti*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2011, 105 s. ISBN 978-80-7357-697-4.

ŠTIKAR, Jiří. *Psychologie ve světě práce*. Praha: Karolinum, 2003, 461 s. ISBN 80-246-0448-5.

ŠUCHA, Matúš. *Agresivita na cestách*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2009, 186 s. ISBN 978-80-244-2375-3.

ŠUCHA, Matúš, Dana ČERNOCHOVÁ, Vlasta REHNOVÁ, Lenka ŠRÁMKOVÁ a Petr ZÁMEČNÍK. *Metody pro dopravněpsychologické vyšetření: posuzování psychické způsobilosti k řízení silničních motorových vozidel*. Praha: Hogrefe, 2015, 226 s. ISBN 978-80-86471-56-3.

TRACY, Brian a Renata ANGELO. *Nový začátek: jak nejlépe naložit s životem, který je před vámi*. Přeložil Jan KOLÁŘ. Olomouc: ANAG, [2016], 215 s. ISBN 978-80-7554-019-5.

Internetové zdroje

Novela zjednodušující bodový systém je v připomínkovém řízení [online]. *Ministerstvo dopravy ČR: 2019* [cit. 2019-03-09]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Novela-zjednodusujici-bodovy-system-je-v-pripomink?returl=/Media/Media-a-tiskove-zpravy>

Proč je důležité pracovat [online]. *Svaz neslyšících a nedoslýchavých osob v České republice: 2019* [cit. 2019-03-09]. Dostupné z: <http://www.snnrcz.cz/Proc-pracovat>

Statistiky bodovaných řidičů za rok 2018 [online]. *Ministerstvo dopravy ČR: 2019* [cit. 2019-03-09]. Dostupné z: [https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-bodovanych-ridicu/Statistiky-bodovanych-riidcu-za-rok-2017-\(1\)/Zprava-A-Bodovani-ridici-2018.pdf.aspx](https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-bodovanych-ridicu/Statistiky-bodovanych-riidcu-za-rok-2017-(1)/Zprava-A-Bodovani-ridici-2018.pdf.aspx)

Státní sociální pomoc [online]. *Jak na peníze:2019* [cit. 2019-03-09]. Dostupné z: <http://www.jaknapenize.eu/davky-statni-socialni-pomoci-v-ceske-republice>

Vize OCH HK [online]. *Charita HK: 2019* [cit. 2019-03-09]. Dostupné z: <https://www.charitahk.cz/o-nas-1/>

Zákony

Usnesení č. 2/1993 Sb.: Usnesení předsednictva České národní rady o vyhlášení LISTINY ZÁKLADNÍCH PRÁV A SVOBOD jako součástí ústavního pořádku České republiky. *Zákony pro lidi*. [online]. Zlín: AION CS, s.r.o. 2010-2019 [cit. 2019-03-09]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1993-2>.

Zákon č. 361/2000 Sb.: Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. *Zákony pro lidi*. [online]. Zlín: AION CS, s.r.o. 2010-2019 [cit. 2019-03-09]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2006-108>.

Zákon č. 262/2006 Sb. : Zákon zákoník práce. *Zákony pro lidi*. [online]. Zlín: AION CS, s.r.o. 2010-2019 [cit. 2019-03-09]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2006-262>.

Seznam grafů

Graf č. 1 – Nejčastější přestupky

Graf č. 2 – Četnost řízení motorových vozidel

Graf č. 3 – Sociální dopad na zaměstnání

Seznam příloh

Příloha A – Dotazník

Příloha A – Dotazník

Dotazník k sociálním dopadům po pozbytí či odnětí řidičského oprávnění

Dotazník je anonymní a slouží k analýze dopadů ztráty řidičského oprávnění

Jaké je Vaše pohlaví

- žena muž

Váš věk

- do 25 let 26-65 let nad 66 let a více

Jaká je délka Vaší řidičské praxe od doby získání řidičského oprávnění v letech

.....

Četnost řízení motorového prostředku

- denně 3 x týdně 1 x týdně méně než 1 za týden

Využíváte vozidlo k účelům

- pouze k soukromým
 k výkonu zaměstnání (řízení vozidla je nezbytné k výkonu zaměstnání)

Musela vlivem situace nastat změna v zaměstnání?

- ne ano a jaká změna pracovní náplně
 změna zaměstnavatele

Měla situace dopad na soukromý život?

- ne ano a jaká doprava dětí do školy a na
volnočasové aktivity
 péče o rodiče
 omezení výletů, zrušení dovolené

Měla situace finanční dopad?

- ano ne

Potřeboval jste finanční pomoc, a kde jste ji hledal?

- ne ano a jakou přátelé
 rodina
 nezisková organizace
pokud ano, která

Dokážete vyjádřit, co bylo pro Vás nejtěžší, nebo co bylo největším problémem?

.....