



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY



ÚSTAV SOUDNÍHO INŽENÝRSTVÍ

INSTITUTE OF FORENSIC ENGINEERING

PROBLEMATIKA ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI ŘIDIČŮ MOTOROVÝCH VOZIDEL K PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH ČR

THE ISSUE OF THE COMPETENCE OF DRIVERS OF MOTOR VEHICLES TO DRIVE ON THE
ROADS OF THE CZECH REPUBLIC

DIPLOMOVÁ PRÁCE

MASTER'S THESIS

AUTOR PRÁCE

AUTHOR

Bc. ZUZANA CHODUROVÁ

VEDOUCÍ PRÁCE

SUPERVISOR

doc. Ing. ALEŠ VÉMOLA, Ph.D.

BRNO 2013

Vysoké učení technické v Brně, Ústav soudního inženýrství

Ústav soudního inženýrství
Akademický rok: 2012/2013

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

student(ka): Bc. Zuzana Chodurová

který/která studuje v **magisterském navazujícím studijním programu**

obor: **Expertní inženýrství v dopravě (3917T002)**

Ředitel ústavu Vám v souladu se zákonem č.111/1998 o vysokých školách a se Studijním a zkušebním řádem VUT v Brně určuje následující téma diplomové práce:

Problematika odborné způsobilosti řidičů motorových vozidel k provozu na pozemních komunikacích ČR

v anglickém jazyce:

The Issue of the Competence of Drivers of Motor Vehicles to Drive on the Roads of the Czech Republic

Stručná charakteristika problematiky úkolu:

Úkolem práce je analyzovat vývoj a příčiny nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice a ve vztahu k nim provést průzkum a analýzu systému vzdělávání a odborné způsobilosti řidičů motorových vozidel dle vybraných kritérií (věk, typ řidičského oprávnění apod.).

Cíle diplomové práce:

Cílem práce je analýza systému vzdělávání a odborné způsobilosti řidičů motorových vozidel a návrh možných opatření pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu v České republice.

Seznam odborné literatury:

- [1] HAVLÍK, Karel. Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti. Praha: Portál, 2005. 223 s. ISBN 80-7178-542-3.
- [2] ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J., ŠTIKAROVÁ, J. Psychologie v dopravě. Praha: Nakladatelství Karolinum - Univerzita Karlova v Praze, 2003. 275 s. ISBN 80-246-0606-2.
- [3] Zákon č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.
- [4] Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Vedoucí diplomové práce: doc. Ing. Aleš Vémola, Ph.D.

Termín odevzdání diplomové práce je stanoven časovým plánem akademického roku 2012/2013.

V Brně, dne 25.10.2012

L.S.

doc. Ing. Robert Kledus, Ph.D.
Ředitel vysokoškolského ústavu

Abstrakt

Tématem diplomové práce je Problematika odborné způsobilosti řidičů motorových vozidel k provozu na pozemních komunikacích ČR. Obsahuje analýzu současného stavu legislativních požadavků k získávání odborné způsobilosti řidičů v České republice a v sousedních státech a srovnání vybraných specifík dané problematiky. V návaznosti na zjištěné skutečnosti byla provedena analýza dopravní nehodovosti v České republice a srovnání základních ukazatelů nehodovosti se sousedními státy. Na základě analýzy současného stavu pak praktická část obsahuje dotazníkový průzkum a vlastní návrhy na opatření pro zvyšování bezpečnosti v silniční dopravě.

Klíčová slova: Doprava, bezpečnost silničního provozu, odborná způsobilost řidiče, řidičský průkaz, dopravní nehoda

Abstract

The theme of this master's thesis is The Issue of the Competence of Drivers of Motor Vehicles to Drive on the Roads of the Czech Republic. It includes an analysis of the current state legislative requirements for obtaining professional qualifications of drivers in the Czech Republic and in neighboring states and comparison of selected specifics of the issue. An analysis was made of traffic accidents in the Czech Republic and comparison of basic indicators of accidents with neighboring states. Based on the analysis of the current state, then the practical part includes a questionnaire survey and suggestion of measures for improving road safety.

Keywords: Road transport, road safety, driver competency, driver's license, car accident.

Bibliografická citace:

CHODUROVÁ, Z. *Problematika odborné způsobilosti řidičů motorových vozidel k provozu na pozemních komunikacích ČR*. Brno: Vysoké učení technické v Brně, Ústav soudního inženýrství, 2013. 97 s. Vedoucí diplomové práce doc. Ing. Aleš Vémola, Ph.D..

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci zpracovala samostatně a že jsem uvedla všechny použité informační zdroje.

V Brně dne

.....

Podpis

Poděkování

Na tomto místě bych ráda poděkovala panu Ing. et Ing. Lukáši Zemánkovi za jeho odborné vedení, vstřícný přístup a trpělivost. Dále Bc. Tomáši Vávrovi za pomoc při studiu, svým rodičům a v neposlední řadě všem, kteří se podíleli na mém dotazníkovém průzkumu

Obsah

1	ÚVOD.....	5
2	VYMEZENÍ PROBLEMATIKY A CÍLE PRÁCE.....	6
2.1	Vymezení problematiky	6
2.2	Cíle práce.....	7
3	TEORETICKÁ VÝCHODISKA PRÁCE.....	8
3.1	Definice základních pojmů.....	8
3.2	Způsobilost řidiče	10
3.3	Problematika chování řidičů.....	10
3.3.1	<i>Člověk jako hlavní článek dopravního systému.....</i>	<i>10</i>
3.3.2	<i>Psychologické typy řidičů.....</i>	<i>12</i>
3.3.3	<i>Řízení pod vlivem alkoholu a drog</i>	<i>13</i>
3.3.4	<i>Agresivita za volantem</i>	<i>15</i>
4	ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU.....	16
4.1	Požadavky a předpisy	16
4.1.1	<i>Objektivní odpovědnost provozovatele vozidla</i>	<i>17</i>
4.1.2	<i>Pojištění proti pokutám</i>	<i>18</i>
4.1.3	<i>Povinná výbava motorových vozidel v ČR</i>	<i>18</i>
4.1.4	<i>Problematika podélné bezpečné vzdálenosti.....</i>	<i>19</i>
4.2	Podmínky provozování autoškoly	23
4.2.1	<i>Oprávnění k provádění výuky a výcviku.....</i>	<i>24</i>
4.2.2	<i>Základní školení pro učitele výuky a výcviku</i>	<i>24</i>
4.2.3	<i>Výcviková vozidla</i>	<i>24</i>
4.2.4	<i>Výukové prostory.....</i>	<i>25</i>
4.3	Náplň školení a struktura kurzu.....	26

4.3.1	<i>Podmínky přijetí k výuce</i>	26
4.3.2	<i>Druhy výuky a výcviku</i>	27
4.3.3	<i>Učební osnova výuky a výcviku žadatelů o řidičská oprávnění</i>	28
4.3.4	<i>Způsob výuky a výcviku žadatelů o řidičská oprávnění a jejich ukončení</i>	29
4.3.5	<i>Zkoušky odborné způsobilosti žadatelů o řidičská oprávnění a jejich rozsah</i>	30
4.4	<i>Plánované změny v získávání řidičského oprávnění</i>	32
4.4.1	<i>Psychologické testy řidičů</i>	34
5	VZDĚLÁVACÍ SYSTÉM V ZAHRANIČÍ	37
5.1	Slovenská republika	37
5.1.1	<i>Požadavky a předpisy</i>	37
5.1.2	<i>Objektivní odpovědnost provozovatele vozidla</i>	37
5.1.3	<i>Povinná výbava motorových vozidel na Slovensku</i>	38
5.1.4	<i>Problematika podélné bezpečné vzdálenosti na Slovensku</i>	38
5.1.5	<i>Oprávnění k provádění výuky a výcviku na Slovensku</i>	39
5.1.6	<i>Náplň školení a struktura kurzu</i>	39
5.1.7	<i>Věková hranice pro udělení řidičského oprávnění</i>	40
5.1.8	<i>Zkoušky odborné způsobilosti žadatelů o řidičská oprávnění a jejich rozsah</i>	40
5.1.9	<i>Odborné poradenství</i>	41
5.1.10	<i>Řidičský průkaz na zkoušku</i>	42
5.2	Polská republika	42
5.2.1	<i>Požadavky a předpisy</i>	42
5.2.2	<i>Povinná výbava motorových vozidel v Polsku</i>	42
5.2.3	<i>Problematika podélné bezpečné vzdálenosti v Polsku</i>	43
5.2.4	<i>Oprávnění k provádění výuky a výcviku v Polsku</i>	43
5.2.5	<i>Podmínky přijetí k výuce</i>	43
5.2.6	<i>Náplň školení a struktura kurzu</i>	44

5.2.7	<i>Zkoušky odborné způsobilosti žadatelů o řidičská oprávnění</i>	45
5.2.8	<i>Elektronické záznamové zařízení</i>	46
5.2.9	<i>Řidičský průkaz na zkoušku</i>	46
5.3	Německo.....	46
5.3.1	<i>Požadavky a předpisy</i>	46
5.3.2	<i>Objektivní odpovědnost provozovatele vozidla</i>	47
5.3.3	<i>Povinná výbava motorových vozidel v Německu</i>	47
5.3.4	<i>Problematika podélné bezpečné vzdálenosti v Německu</i>	48
5.3.5	<i>Oprávnění k provádění výuky a výcviku v Německu</i>	49
5.3.6	<i>Věková hranice pro udělení řidičského oprávnění</i>	49
5.3.7	<i>Řidičský průkaz na zkoušku</i>	49
5.4	Rakousko.....	50
5.4.1	<i>Požadavky a předpisy</i>	50
5.4.2	<i>Objektivní odpovědnost provozovatele vozidla v Rakousku</i>	50
5.4.3	<i>Povinná výbava motorových vozidel v Rakousku</i>	50
5.4.4	<i>Problematika podélné bezpečné vzdálenosti v Rakousku</i>	51
5.4.5	<i>Oprávnění k provádění výuky a výcviku</i>	51
5.4.6	<i>Náplň školení a struktura kurzu</i>	52
5.4.7	<i>Zkoušky odborné způsobilosti žadatelů o řidičská oprávnění</i>	53
5.4.8	<i>Řidičský průkaz na zkoušku</i>	54
5.5	Srovnání vybraných specifík mezi ČR a zahraničím.....	54
6	ANALÝZA NEHODOVOSTI.....	56
6.1	Nehodovost na pozemních komunikacích České republiky.....	57
6.2	Hlavní příčiny dopravních nehod na komunikacích České republiky.....	61
6.3	Vývoj počtu dopravních nehod v extravilánu a intravilánu.....	64
6.4	Nehody způsobené pod vlivem alkoholu.....	65

6.5	Ekonomický dopad nehodovosti	66
6.6	Dotazníkové šetření	67
6.6.1	<i>Obecná část dotazníkového šetření</i>	68
6.6.2	<i>Odborná část dotazníkového šetření</i>	69
6.7	Srovnání základních ukazatelů nehodovosti České republiky a zahraničí	71
7	NÁVRHY ŘEŠENÍ	76
7.1	Dopravní výchova zaměřená na děti a mládež	77
7.2	Dopravní výchova zaměřena na chodce a cyklisty	77
7.3	Mladí a začínající řidiči	79
7.3.1	<i>Zdravotní posudky</i>	80
7.3.2	<i>Dopravně psychologické vyšetření</i>	80
7.3.3	<i>Výcvik v autoškole</i>	80
7.3.4	<i>Řidičský průkaz na zkoušku</i>	81
7.4	Bezpečná podélná vzdálenost	82
7.5	Vymahatelnost práva	83
7.6	Opatření zaměřená na infrastrukturu	84
8	ZÁVĚR	85
	ZDROJE LITERATURY	86
	SEZNAM GRAFŮ	94
	SEZNAM OBRÁZKŮ	95
	SEZNAM TABULEK	96
	SEZNAM PŘÍLOH	97

1 ÚVOD

Současný tlak společnosti udává trend neustálého sebevzdělávání. Mezi samozřejmost všeobecně vzdělaného člověka patří „vlastnit řidičské oprávnění“. Narůstající počet lidské populace jde ruku v ruce s nárůstem nejen osobních, ale i dalších silničních dopravních prostředků a rozšířením dopravní infrastruktury. Pro některé osoby je používání vlastního automobilu pouze luxusem, pro jiné je to zdroj obživy a zabezpečení sebe a své rodiny. Ať tak či onak, řidičský průkaz se stává nezbytnou nutností, a dopravní proces je denním samozřejmým úkonem pro mnoho miliónů lidí po celém světě.

S narůstající dopravou však stoupá i počet dopravních nehod. Ať už z důvodu selhání lidského faktoru, přecenění svých sil, či pouhou neznalostí nebo nedodržováním pravidel silničního provozu. Z tohoto důvodu by mělo být hlavním cílem vychovávat budoucí řidiče tak, aby kromě základních znalostí zákona a dopravních předpisů byli schopni vyhodnotit nejrůznější podněty v silničním provozu a adekvátně na ně reagovat. Přeci jenom, samotné řízení je činností velmi složitou a držitel řidičského oprávnění musí zvládat nejenom spoustu úkonů spojených s jízdou, ale také zapojit své smysly. [56]

Jedním z účinných řešení eliminace dopravních nehod a jejich následků je zpřísnění nároků jak na uchazeče o řidičské oprávnění, tak na učitele, kteří jsou za jejich přípravu zodpovědní.

V této diplomové práci je nastíněna problematika odborné způsobilosti řidičů motorových vozidel v České republice a v sousedních státech (Slovensko, Rakousko, Německo, Polsko) a následně provedena analýza dopravní nehodovosti.

2 VYMEZENÍ PROBLEMATIKY A CÍLE PRÁCE

2.1 Vymezení problematiky

Pro oblast řešené problematiky jsou v České republice výchozími dva zákony. Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů a zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.

K 19. 1. 2013 nabyla účinnost novela těchto zákonů, zákon č. 297/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Nadále probíhají legislativní změny, které souvisí se schválením směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126 ES o zavedení jednotného evropského řidičského průkazu. Tato směrnice nejen vymezuje požadavky na znalosti, dovednosti a chování požadované k řízení motorových vozidel na základě nových kritérií, ale také sblíží normy na zkoušky žadatelů o řidičské oprávnění a pro vydání řidičského průkazu v rámci členských zemí Evropské unie. V České republice je toto vymezení zahrnuto do zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Hlavním cílem této změny je snížení prostoru pro padělání, zajištění volného pohybu občanů a také zlepšení bezpečnosti silničního provozu. [56], [32]

Tato směrnice prošla od roku 2006 řadou formálních schválení v Evropském parlamentu a v roce 2013 by měla být plně použitelná. Staré typy řidičských průkazů by pak měly vymizet do roku 2032, kdy budou definitivně nahrazeny novými jednotnými evropskými řidičskými průkazy, které budou mít podobu plastové kartičky velikosti kreditní karty, která bude vybavena mikročipem.

Než však tyto právní úpravy vstoupí v platnost, je nutné dodržovat prozatímní zákony pro provoz na pozemních komunikacích a získávání řidičského průkazu.

2.2 Cíle práce

Hlavním cílem práce je analyzovat vývoj a příčiny nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice a následně ve vztahu k nim provést průzkum systému vzdělávání a udělování odborné způsobilosti řidičům motorových vozidel a následné navržení možných opatření pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu v České republice.

3 TEORETICKÁ VÝCHODISKA PRÁCE

3.1 Definice základních pojmů

Z důvodu lepší orientace v dané problematice jsou níže uvedeny nejfrekventovanější pojmy dle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

„Řidič je účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj, řidičem je i jezdec na zvířeti.“ [71]

„Účastníkem provozu na pozemních komunikacích je pak každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích.“ [71]

„Řidičské oprávnění opravňuje jeho držitele k řízení motorového vozidla zařazeného do skupiny vozidel, pro kterou mu bylo řidičské oprávnění uděleno. Toto oprávnění lze udělit pouze osobě, která:

- dosáhla věku stanoveného tímto zákonem,*
- je odborně způsobilá k řízení motorových vozidel,*
- má na území České republiky obvyklé bydliště nebo zde alespoň 6 měsíců studuje,*
- splnila další podmínky stanovené tímto zákonem,*
- není ve výkonu sankce nebo trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel nebo nemá v registru řidičů zaznamenáno 12 bodů,*
- není držitelem platného řidičského oprávnění uděleného jiným členským státem.“* [71]

„Zdravotní způsobilostí řidiče se rozumí tělesná a duševní schopnost k řízení motorových vozidel.“ [71]

„Vozidlo je motorové vozidlo, nemotorové vozidlo nebo tramvaj.“ [71]

[71] Česká republika. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2010, o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: *Sbírka zákonů*. Česká republika, 2010.

„Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.“ [71]

Pozemní komunikací se dle § 2 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů rozumí dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.

Pozemní komunikace se dále dělí na:

- dálnice,
- silnice,
- místní komunikace,
- účelové komunikace. [72]

Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů dále ještě zavádí pojem **stezky** a **pěšiny**. Ty ležící mimo zastavěné území obce, jsou evidovány dle tohoto zákona samostatně v zájmu zachování veřejné přístupnosti krajiny. [73]

Nehodový faktor je jakýkoliv prvek, týkající se dopravního a přepravního systému, který se podílí na průběhu nehody tak, že v případě jeho vynechání či nahrazení prvkem jiným by k nehodě nedošlo. [23]

Příčina nehody je soubor událostí, které zahrnují různé prvky silniční dopravy a přepravního systému, které vedou ke kolizím. [23]

[71] Česká republika. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2010, o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: *Sbírka zákonů*. Česká republika, 2010.

3.2 Způsobilost řidiče

Stěžejním zákonem v problematice odborné způsobilosti je zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Tento zákon je účinný od 1. 1. 2001 a do dnešní doby byl již několikrát novelizován, poslední novelizací je zákon č. 297/2011 Sb., který nabyl účinnosti k 19. 1. 2013.

Zákon č. 247/2000 Sb., upravuje:

- podmínky pro provozování autoškol,
- způsob provádění výuky a výcviku žadatelů o získání odborné způsobilosti k řízení motorového vozidla a práva a povinnosti žadatelů o získání řidičského oprávnění,
- práva a povinnosti provozovatelů a učitelů autoškol,
- podmínky pro udělování a odnímání osvědčení pro učitele výuky a výcviku a průkazu zkušební komisaře,
- způsob provádění zkoušek k získání řidičského oprávnění,
- způsob provádění výuky a výcviku řidičů v rámci zdokonalování odborné způsobilosti řidičů,
- požadavky na fyzickou nebo právnickou osobu, která provádí výuku a výcvik v rámci zdokonalování odborné způsobilosti řidičů, a její práva a povinnosti,
- vydávání průkazu profesní způsobilosti řidiče,
- přezkoušení z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel v bodovém hodnocení,
- působnost správních úřadů a státní dozor. [74]

3.3 Problematika chování řidičů

3.3.1 Člověk jako hlavní článek dopravního systému

Řízení automobilu je velmi rozmanitý a komplexní proces zahrnující nejen jednoduché úlohy založené na naučených stereotypech, jako je například rozjezd a udržování přímého směru vozidla, ale také činnosti podstatně složitější (např. odbočování či projíždění

křížovatek), při kterých si řidič nevystačí pouze s naučenými dovednostmi, ale musí své činnosti skloubit s platnými dopravními předpisy. [34]

V těchto případech zaujímá nezastupitelnou roli autoškola, která by budoucí řidiče na tyto situace měla připravit. Bohužel však dnešní způsob výcviku v autoškolách klade hlavní důraz na dobré teoretické znalosti zákona o provozu na pozemních komunikacích, ale zapomíná na zásady bezpečné jízdy a základy psychologie.

Instruktoři v autoškolách mnohdy zapomínají na to, že se právě oni značnou měrou podílí na výchově budoucích řidičů, a že jejich žáci mohou být jednou postaveni před rozhodnutí, zda po požití alkoholu, drog či léků řídit vozidlo, zda odolat tlaku okolí a nesednout za volant unavení, ve stresu nebo negativně naladěni.

Řidič je zapojen do čtyř regulačních obvodů, jejichž regulační cíl spočívá v tom, udržet vozidlo vzhledem k jízdni dráze a ostatním účastníkům dopravy v optimálním místě provozu. [6]

- 1) První regulační obvod se vztahuje k stranovým odchylkám vozu na silnici. U začátečníků jejíž řidičské schopnosti ještě nejsou zcela zažité, vyžadují značnou koncentraci pozornosti. Pohyby volantu začátečníka jsou častější a razantnější než řidiče zkušenějšího. S narůstajícími zkušenostmi se tato činnost postupně automatizuje a korekční pohyby volantem vznikají převážnou měrou na základě taktilní, nikoli vizuální zpětné vazby. [6]
- 2) Druhý regulační obvod souvisí s podélným ovládním vozidla ve směru jízdy. Jedná se tedy o práci s plynovým a brzdovým pedálem. [6]
- 3) Třetí regulační obvod je zaměřen na dosažení optimálního výkonu (tj. stavu, kdy motor běží klidně bez cukání, má nízkou spotřebu a dostatečný kroučící moment, čímž nedochází k opotřebování). Toho docílíme vhodným zařazením převodního stupně s přihlédnutím na vlastní způsob jízdy. [6]
- 4) Čtvrtý regulační obvod je zaměřen na komunikaci mezi řidičem a okolím. [6]

Mezi těmito regulačními obvody by měl být určitý řád, avšak někteří řidiči, a nejedná se pouze o začínající řidiče, jsou plně zaměstnáni prvními dvěma obvody, že jim jejich schopnosti nedovolí zvládnout zbývající dva. Při duševním přetížení řidiče se z pravidla první projevy objeví ve čtvrtém regulačním obvodu. [6]

S přibývajícím zkušenostmi je práce řidiče automatizována a do popředí se místo vlastního ovládání vozidla dostává chování řidiče ve vztahu k dopravnímu prostředí. A toto je hlavní mezník v kvalitě řidičů.[6]

U mnohých řidičů vyvolává vlastní automobil pocit megalomanství a kompenzují si jím nedostatek sebevědomí, či se skrze něj snaží řešit své osobní problémy a prohry.

Již při vstupu do autoškoly se uchazeč o řidičský průkaz prokazuje posudkem lékaře o svém zdravotním stavu, který se řídí vyhláškou č. 277/2004 Sb., ministerstva zdravotnictví o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel. Tyto posudky jsou **mnohdy nedostatečně zpracovány** a opomíjí možnost zjištění sociopatologických jevů. V tomto případě by byl na místě posudek dopravního psychologa.

3.3.2 Psychologické typy řidičů

Nejenom smyslové a tělesné předpoklady dělají z člověka úspěšného řidiče, neméně důležité jsou předpoklady osobnostní. Tyto předpoklady nelze vymezit konkrétními izolovanými vlastnostmi, ale zahrnují celou strukturu osobnosti. [6]

Typy řidičů lze zařadit do následujících šesti skupin:

1. skupinu tvoří výkonní a vyrovnaní jedinci s odpovědným chováním. Tito řidiči jsou z hlediska chování považováni za výborné řidiče s dobrou schopností předvídat. [6]
2. skupinu tvoří osoby zvláštního typu. Pověšinou osoby velmi mírné povahy, nebo osoby, jež se své chování naučily ovládat. Ačkoli jsou to lidé společensky odpovědní, často trpí citovými problémy nebo poruchami. [6]
3. skupinu tvoří lidé, kteří ač odpovědní nejsou schopni své chování kontrolovat. V osobním životě mají problémy a obtížně si uvědomují změny v dopravní situaci. [6]
4. skupinu tvoří převážně lidé, kteří svým byt' neúmyslným chováním často způsobují dopravní přestupky a úrazy. Osoby této skupiny jsou neustále pod vlivem svých problémů, jsou netrpěliví a neteční. Jako řidiči jsou tyto osoby velmi špatní. [6]

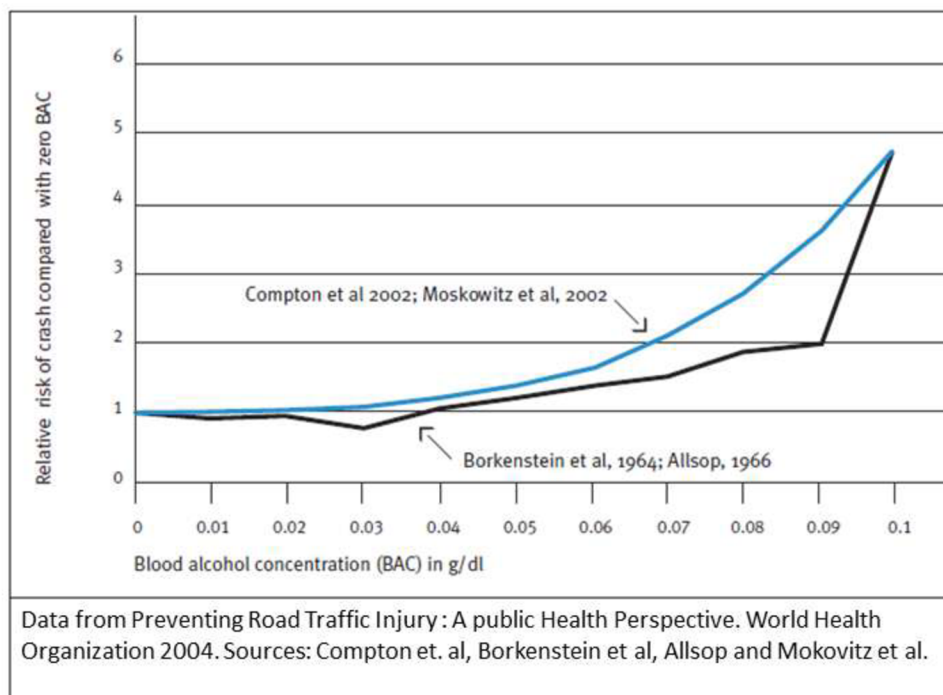
5. skupinu tvoří osoby mající tendenci k nespolečenskému a asociálnímu chování - tzv. psychopati. Jako řidiči bývají bezohlední, někteří až agresivní. [6]
6. skupina zahrnuje jedince s různými druhy onemocnění jako je například epilepsie, diabetes mellitus a různé druhy duševních poruch. Chování těchto řidičů je nepředvídatelné. [6]

Během života se schopnosti řidiče vyvíjí s ohledem na nabyté zkušenosti, vlivem nemocí, návykových látek nebo momentálního psychického rozpoložení.

3.3.3 Řízení pod vlivem alkoholu a drog

Řízení pod vlivem alkoholu nebo drog je kapitolou sama o sobě. Řidiči, kteří usedají za volant po požití alkoholu, jsou nebezpeční nejen sami sobě, ale hlavně svému okolí. Takový řidič se cítí sebevědoměji, má sníženou sebekontrolu, zhoršenou motoriku, problémy s jasným vyjadřováním, zastřený zrak atp. S rostoucí hladinou alkoholu v krvi u takového řidiče padají zábrany a řidič má větší sklony k riskantnímu chování a nerespektování dopravních předpisů. [52]

Dle níže uvedeného obrázku, je riziko zavinění dopravní nehody vlivem alkoholu téměř přímo úměrné hladině alkoholu v krku.



Obrázek č. 1: Vztah mezi množstvím alkoholu v krvi a relativním rizikem vzniku nehody [29]

Ohroženou skupinou jsou zejména mladí řidiči, kteří mají malou zkušenost s pitím alkoholu, malé zkušenosti s řízením vozidla a v tomto ohledu jsou schopni více riskovat a nerespektovat předpisy.

V níže uvedené tabulce jsou uvedeny účinky alkoholu a drog na lidský organismus.

Tabulka č. 1: Účinky alkoholu a drog na lidský organismus

Droga		Účinek
Konopné látky (marihuana, hašiš)		Zkrácení reakčního času, snížení pozornosti, bezstarostnost, snížená schopnost udržet trajektorii. Negativní dopady mohou být kompenzovány snížením rychlosti. [8]
Halucinogeny		Poruchy orientace, poruchy vnímání barev a tvarů, agresivita, snížení pudu sebezáchovy. Chování řidiče je často naprosto nevyzpytatelné [62]
Stimulace (amfetaminy, kokain, extáze)		Riskování, rychlá jízda, vybočování z jízdního pruhu a ze silnice, vlnkovitá jízda. Velmi časté jsou kolize při velké rychlosti. [12]
Opiáty (heroin)		Zpomalení reflexů, prodloužení reakčního času, podcenění rizikových situací. Při syndromu odnětí (abstinenční příznaky) bývají řidiči zcela neschopni řízení. [1]
Sedativa (antidepresiva, anxiolytika)		Snížení pozornosti, útlum až spánek. Velkým problémem zůstává nedostatečné poučení pacienta o nežádoucích účincích medikace. [3]
Ethanol (alkohol)	0,2 až 0,5 g/kg (‰)	Prokazatelné zhoršení schopnosti řídit. Přibývá tendence riskovat, roste nepřiměřená sebedůvěra, zhoršuje se schopnost rozeznat pohybující se světla a odhadnout vzdálenost, řidič si neuvědomuje svůj stav a naopak má sklon se přeceňovat a riskovat. [41]
	0,5 až 0,8 g/kg	Viz výše, navíc pronikavé prodloužení reakčního času (zhoršení postřehu). Roste přeceňování vlastních schopností, oči se obtížně přizpůsobují přechodu ze světla do tmy a naopak, horší se vnímání barev (červená!), zhoršuje se schopnost soustředění, poruchy rovnováhy, které mají praktický význam zejména u motocyklistů a cyklistů, dále se zhoršuje odhad vzdálenosti. [41]
	0,8 až 1,2 g/kg	Viz výše, dále zhoršení schopnosti vnímat okraje zorného pole, přibývá zhoršování soustředění, další prodloužení reakčního času, roste bezohlednost při řízení. [41]
	1,2 a více g/kg	Další snížení schopnosti řídit – poruchy soustředění, prodloužení reakčního času, další úbytek rovnováhy i nekritičnosti, zhoršení schopnosti orientace. I velmi zkušený řidič se v tomto stavu může dopustit hrubých chyb – např. sešlápnutí plynu místo brzdy. [41]

3.3.4 Agresivita za volantem

Agresivita řidičů se v posledních letech stává čím dál větším problémem. Většina řidičů za svůj život udělá nějakou chybu, ať už jde o překročení maximální povolené rychlosti, požití alkoholu nebo drogy před jízdou, nebo se plně nevěnují řízení - volání z mobilního telefonu, konzumace jídla nebo pití a další nešvary řidičů. Existuje však i skupina řidičů, kteří znají dopravní předpisy, jejich inteligence i pozornost jsou v normě, přesto mohou být pro své okolí velmi nebezpeční. Jedná se o agresivní řidiče, kteří jednají velmi nezodpovědně, jsou emocionálně labilní, nenávistní vůči ostatním lidem a jejich reakce jsou mnohdy nepředvídatelné. [37]

Obecně lze agresivní chování definovat jako chování, při němž řidič vědomě zvyšuje riziko kolize a je motivován netrpělivostí, nepřátelstvím nebo pouze získáním času.

Agresivní sklony se u člověka vytvářejí již od útlého dětství na základě instinktivní výbavy. Mnohé děti si pomocí agresivních projevů snaží prosadit různá privilegia, což následně vede k jejich uspokojení, nebo za jejich agresí stojí krutá výchova. Z takovýchto dětí se dospělostí stávají agresivní řidiči, kteří mají potřebu trestat ostatní řidiče za chování, které se jim nelíbí. [7]

4 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU

4.1 Požadavky a předpisy

Získávání řídičského oprávnění se v České republice řídí zákonem č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti a o změnách některých zákonů. Tento zákon byl od roku 2001, kdy vstoupil v účinnost mnohokrát novelizován, poslední novelizací je zákon č. 297/2011 Sb., s účinností od 19. 1. 2013. Uvedená novela sebou přináší řadu změn, které navazují na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES o řídičských průkazech. [75], [42]

Změny se dotknou zejména:

- nové vymezení rozsahu skupin řídičského oprávnění,
- nahrazení dosavadních „průkazů profesní způsobilosti řidiče“ záznamem v řídičském průkazu,
- zkrácení platnosti některých nově vydávaných řídičských průkazu,
- objektivní odpovědnost provozovatele vozidla. [75], [42]

Avšak řídičská oprávnění pro jednotlivé skupiny udělená před dnem nabytí účinnosti zákona č. 297/2011 Sb., zůstávají zachována v rozsahu, jaký měla podle zákona č. 361/2000 Sb. [42]

V příloze č. 1 jsou uvedeny vymezení skupin řídičských oprávnění dle zákona č. 297/2011 Sb., o provozu na pozemních komunikacích platná od 19. 1. 2013.

V souladu s těmito změnami byl taktéž od 19. 1. 2013 změněn vzor řídičského průkazu České republiky. Byla zavedena harmonizovaná platnost průkazu, která se pohybuje u motocyklů a osobních automobilů mezi 10 a 15 lety.

Nově se zavedla také pětiletá platnost v souladu s požadavky směrnice 2006/126/ES, která se dotýká řídičských průkazů, jenž jejich držitelé opravňují k řízení nákladních automobilů nad 3,5 tuny, nebo autobusu. Tato změna souvisí s tím, že tyto průkazy budou

sloužit k prokazování profesní způsobilosti, kdy pravidelná školení řidičů z povolání probíhají právě v pětiletých intervalech. [64]

Nové řidičské průkazy vydané na celém území EU, tzv. evropské řidičské průkazy, mají jednotný vzhled. Vyrábí se z plastické hmoty a mají velikost a tvar kreditní karty. [62]



Obrázek č. 2: Vzor evropského řidičského průkazu [64]

4.1.1 Objektivní odpovědnost provozovatele vozidla

Kromě výše uvedených změn, které reagují na směrnici 2006/126/ES přináší novela zákona tzv. objektivní odpovědnost provozovatele vozidla, kterou má dojít ke znemožnění výmluv na tzv. **osobu blízkou** a tím ke zvýšení vymahatelnosti práva a nepřímo tak i bezpečnosti provozu na českých silnicích. Dle zákona musí „*provozovatel vozidla zajistit, aby při užívání vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovená tímto zákonem*“^[71]

Objektivní odpovědnost se týká případů kdy:

- je zjištěno porušení pravidel vykazující znaky přestupku,

[71] Česká republika. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2010, o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: *Sbírka zákonů*. Česká republika, 2010.

- nejde o dopravní nehodu,
- toto porušení je zjištěno automatizovaným systémem bez obsluhy, nebo k němu dojde nedovoleným zastavením nebo stáním,
- totožnost řidiče – pachatele není známá. [70]

V České republice došlo k zavedení některých podstatných odchylek od obecných zásad principů objektivní odpovědnosti řidičů. Zásadní odchylka je v případě neuhrazení určené částky provozovatelem vozidla, kdy správní orgán bude pátrat po totožnosti řidiče, jenž přestupek spáchal. Až v případě nenalezení pachatele bude správní orgán smět zahájit řízení s provozovatelem vozidla. Tímto dochází nově k výmluvě na tzv. „osobu vzdálenou“.

4.1.2 Pojištění proti pokutám

V posledních třech letech vzniklo na českém trhu spoustu firem, které garantují obhájení všech přestupků (jízda na červenou, rychlost bez rozlišení, předjíždění na plné čáře, nezastavení na „stopce“...), s výjimkou podezření na spáchání přestupku v souvislosti s požitím alkoholu či jiné návykové látky a účasti na dopravních nehodách.

Pokuta je ve své podstatě formou trestu, a pokud se řidiči nebudou reálně žádného trestu obávat, mohou získat pocit neohroženosti a jejich agresivní chování se zvýší.

Jestli je však tato služba využívána spíše slušnými a zodpovědnými řidiči, kteří mají pouze obavy ze špatného parkování, nebo bezohlednými řidiči silných vozů statistiky neuvádějí.

4.1.3 Povinná výbava motorových vozidel v ČR

Ze zákona je dáno, že každé motorové vozidlo musí být vybaveno tzv. „povinnou výbavou.“ Tato výbava se liší podle druhu a užití vozidla a její přesný obsah je upraven novelou vyhlášky č. 341/2002.

Povinná výbava osobního automobilu musí obsahovat:

- pojistky (od každé jednu),

- žárovky (od každé jednu),
- příruční zvedák (hever),
- náhradní kolo nebo speciální sadu na opravu pneumatiky,
- výstražný trojúhelník,
- reflexní vestu,
- lékárníčku, jejíž obsah vyhláška detailně specifikuje. [84]

Doporučenou, ne však povinnou výbavou motorového vozidla je například tažné lano, hasicí přístroj, pracovní rukavice, bateriová svítilna, startovací kabely, apod.

Ve většině Evropy platí tzv. vídeňská úmluva o silničním provozu. Dle této úmluvy stačí mít ve vozidle povinnou výbavu odpovídající požadavkům domácí země a zahraniční policie by pak při kontrole měla zohledňovat vyhlášky domácí země.

4.1.4 Problematika podélné bezpečné vzdálenosti

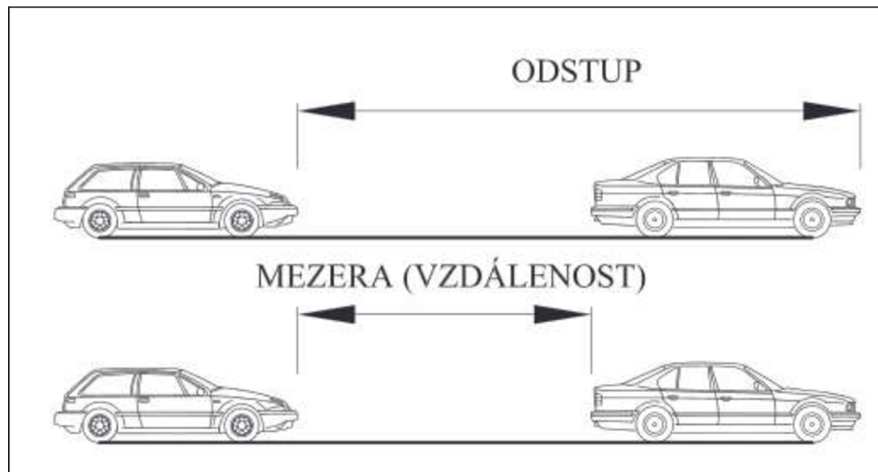
Téma bezpečné vzdálenosti mezi vozidly na pozemních komunikacích České republiky je dodnes jedno z nejnepornějších. Dle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, kde je v § 19 odst. 1 uvedeno, že: *„Řidič vozidla jedoucí za jiným vozidlem musí ponechat za ním dostatečnou bezpečnostní vzdálenost, aby se mohl vyhnout srážce v případě náhlého snížení rychlosti nebo náhlého zastavení vozidla, které jede před ním.“* [71]

Z výše uvedené citace zákona není hranice bezpečné vzdálenosti zcela jasně definována.

- **Odstup** – měřen mezi čelem prvního a čelem následujícího automobilu, udáván časově v sekundách nebo vzdálenostně v metrech. [15]

[7] Česká republika. Zákon č. 247 ze dne 30. června 2000, o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. In: *Sbírka zákonů*. Česká republika, 2000.

- **Mezera** (vzdálenost mezi vozidly) – měřena na od zádě automobilu k čelu následujícího automobilu, udávaná časově v sekundách nebo vzdálenostně v metrech. [15]



Obrázek č. 3: Grafické znázornění odstupu a mezery [15], [2]

Velikost bezpečné vzdálenosti je limitována požadavkem, aby při náhlém zastavení předního vozidla druhé vozidlo za ním bezpečně zastavilo. Za náhlé zastavení se považuje zpravidla brzdění se zpomalením u daného vozidla, které je adhezně a konstrukčně dosažitelné. V případě, že se bude jednat o situaci, kdy vozidlo předjelo a zařadilo se před předjeté vozidlo tak, aby byla mezi nimi bezpečná podélná vzdálenost, pak by předjetý řidič neměl být nucen k výrazně vyššímu zpomalení. [2]

Oddělení BESIP (bezpečnost silničního provozu) Ministerstva dopravy ve své kampani propagující dodržování bezpečných rozestupů mezi vozidly udává jako základní orientaci, dle které se lze při jízdě držet, pravidlo minimálně dvou sekund.

Hodnota dvou sekund vychází z reakční doby řidiče a je to maximální přijatelná hodnota doby reakce jakou řidič za normálních podmínek může mít.



Obrázek č. 4: Propagační obrázek bezpečného rozestupu dle Besipu [22]

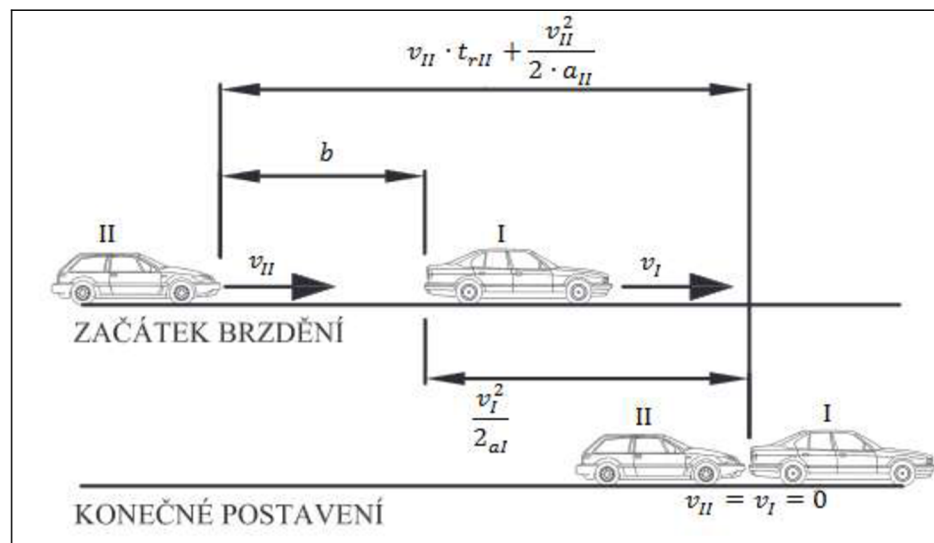
Reakční doba – časový interval, který uplyne od okamžiku vjemu do okamžiku uvedení zařízení do činnosti naučeným pohybem. Její doba se pohybuje **kolem 2 sekund**, ale převážnou měrou záleží na pozornosti řidiče, jeho věku, fyzické kondici a dalších faktorech. [15]

Reakční doba se obvykle člení na:

- optickou reakci,
- psychickou reakci,
- svalovou reakci.

Do reakční doby se nezapočítává doba prodlevy a náběhu brzd.

Na obrázku č. 5 je znázorněna situace na začátku a na konci brzdění.



Obrázek č. 5: Odvození bezpečné podélné vzdálenosti [2]

Začátek je v okamžiku, kdy se u předního vozidla (označeného indexem I) rozsvítí brzdová světla a vozidlo I začne brzdit. U řidiče zadního vozidla (označeného indexem II) začíná reakční doba řidiče ozn. t_{rII} , po kterou je předpokládáný pohyb vozidla rovnoměrnou rychlostí v_{II} na dráze s_{rII} .

$$s_{rII} = v_{II} \cdot t_{rII} \quad (1)$$

Poté následuje brzdění do zastavení na dráze s_{bII} ,

$$s_{bII} = \frac{v_{II}^2}{2 \cdot a_{II}} \quad (2)$$

Celková dráha vozidla II musí být delší nebo nejméně rovna dráze brzdění vozidla I plus bezpečná vzdálenost b , tj.,

$$v_{II} \cdot t_{rII} + \frac{v_{II}^2}{2 \cdot a_{II}} \leq b + \frac{v_I^2}{2 \cdot a_I} \quad (3)$$

Po úpravě a vyjádření bezpečné vzdálenosti b je vzorec následující,

$$b \geq v_{II} \cdot t_{rII} + \frac{v_{II}^2}{2 \cdot a_{II}} - \frac{v_I^2}{2 \cdot a_I} \quad (4)$$

V případě, že obě vozidla mají stejné dosažitelné zpomalení ($a_I = a_{II} = a$), pak se vzorec zjednoduší na,

$$b \geq v_{II} \cdot t_{rII} + \frac{v_{II}^2 - v_I^2}{2 \cdot a} \quad (5)$$

Pokud mají kromě dosažitelného zpomalení vozidla stejnou i rychlost ($v_I = v_{II} = v$), pak je rozhodující dráha ujetá za reakční dobu řidiče vozidla II:

$$b \geq v \cdot t_{rII} \quad (6)$$

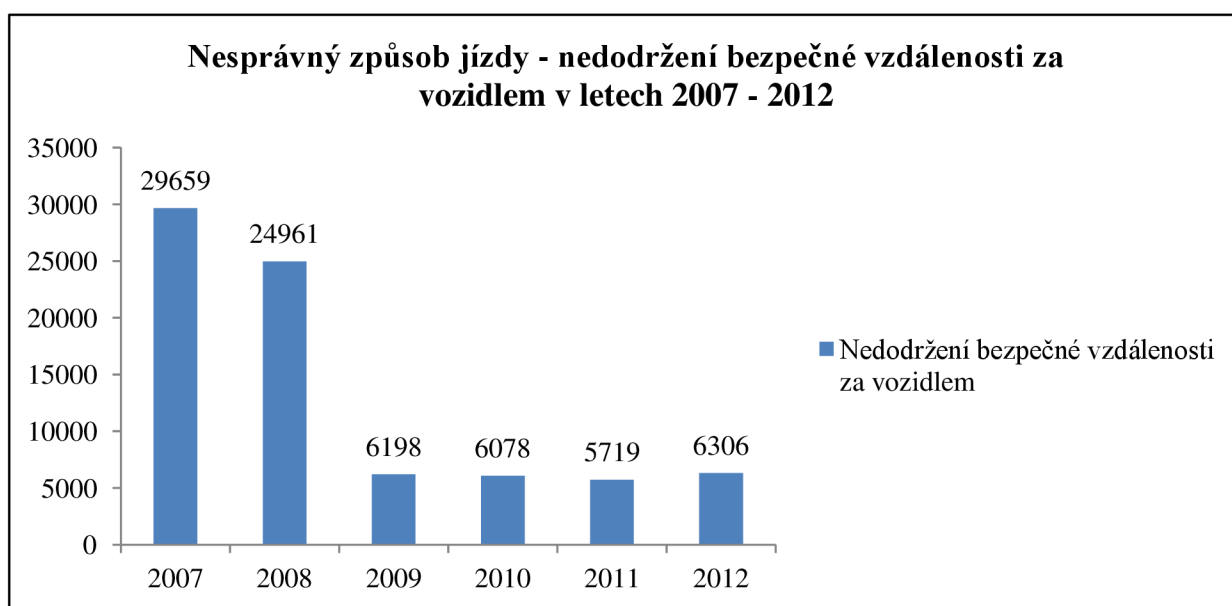
Což může odpovídat zmiňovanému dvousekundovému pravidlu. [2]

Od roku 2005 vzniklo v České republice několik kampaní, mající za cíl informovat řidiče o nutnosti dodržovat bezpečnou vzdálenost tak, jak je to běžné v jiných evropských zemích. Mezi nejznámější z nich patří kampaň s názvem „Bezpečná vzdálenost“, kterou v roce 2005 představilo oddělení BESIP Ministerstva dopravy České republiky a v roce 2009 v rámci kampaně „Priorita pro řidiče kamionů“ představilo sdružení ČESMAD již pátý díl tohoto projektu, který měl heslo: „Ani jedno podcenění bezpečné vzdálenosti.“

Od roku 2007 docházelo podle statistik PČR k postupnému snižování počtu nehod způsobených nedodržením bezpečné vzdálenosti, avšak tento statistický pokles je způsobem změnou hranice výše hmotné škody pro povinnost hlásit dopravní nehodu policii. Dle vyjádření Milana Káni, tiskového mluvčího pojišťovny Kooperativa se průměrná škoda těchto nehod pohybuje okolo 30 000 Kč.

Vzhledem k nedokonalosti a nejednoznačnosti zákona je však tyto řidiče, dle vyjádření PČR, obtížné pokutovat.

Graf č. 1: Nedodržení bezpeční vzdálenosti za vozidlem [59]



4.2 Podmínky provozování autoškoly

Stěžejní vyhláškou při provozování autoškoly je vyhláška č. 167/2002 Sb., ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. [76]

4.2.1 Oprávnění k provádění výuky a výcviku

Vyučovat jednotlivé předměty, s výjimkou předmětu zdravotnické přípravy mohou osoby, které jsou držiteli profesního osvědčení, o jehož vydání rozhoduje krajský úřad. [74]

Držitelem profesního osvědčení může být osoba, která splní podmínky dle § 21 zákona č. 247/2000 Sb. a je nejméně 3 roky držitelem řidičského oprávnění pro skupinu vozidel, pro kterou provádí výcvik. Vyučovat zdravotnickou přípravu a provádět praktický výcvik v poskytování první pomoci jsou oprávnění kvalifikovaní pracovníci, např. lékaři či zdravotní sestry. [74]

4.2.2 Základní školení pro učitele výuky a výcviku

Náplň základního školení výuky a výcviku je přesně definována v § 6 vyhlášky č. 167/2002 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb.

Převážně je toto školení zaměřeno na:

- metodiku výuku předpisů o provozu na pozemních komunikacích,
- výuka teorie řízení, zásad bezpečné jízdy, ovládání a údržba vozidla,
- zásady dopravní psychologie,
- zásady poskytování první pomoci a jiné. [76]

4.2.3 Výcviková vozidla

Výcviková vozidla svou konstrukcí a technickým stavem odpovídají současným technickým požadavkům. Pro jejich použití k výcviku v autoškole je schvaluje úřad příslušný pro registraci silničního motorového vozidla. Vozidla musí mít řádné označení (dle vyhlášky č. 167/2002 Sb.) a platnou pravidelnou technickou prohlídku. [17]

Jako výcvikové vozidlo lze použít také takové vozidlo, které je konstrukčně přizpůsobené tělesně postižené osobě, a které není výcvikovým vozidlem. [17]

Osobní automobil se označuje svítilnou schváleného typu a provedení, který má na přední a zadní straně nápis „AUTOŠKOLA“ a na levé a pravé straně písmeno „L“. Velikostní parametry jsou přesně stanoveny danou vyhláškou. [76]

Výcvikový nákladní automobil a výcvikové vozidlo hromadné přepravy osob se označují tabulí ve tvaru čtverce, na které je umístěno písmeno „L“. Označení se umísťují na přední, zadní a obou bočních stranách výcvikového vozidla. [76]

Výcvikový traktor se označuje krychlí, na které je na všech svislých stranách umístěno písmeno „L“. Označení se umísťuje na střechu výcvikového traktoru. [76]

Osádka výcvikového motocyklu se označuje čtvercem, ve kterém je umístěno písmeno „L“. Označení se umísťuje žadateli o řidičské oprávnění na prsou a učitelů výcviku na zádech. [76]

Písmena a plocha označení vozidla se vyrábějí z retroreflexního materiálu nejméně třídy 1 podle příslušné ČSN. [76]

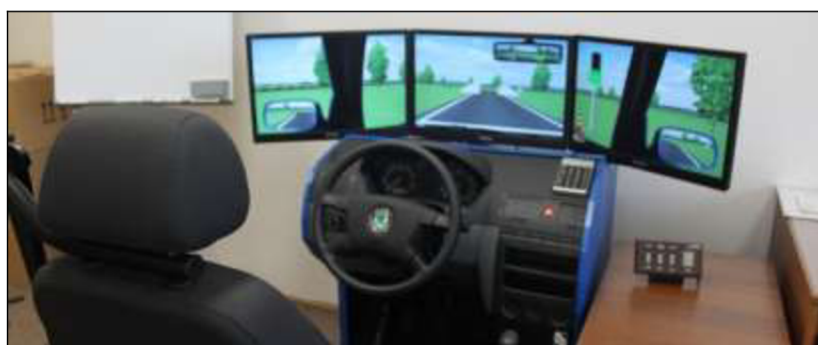
4.2.4 Výukové prostory

Výukové prostory pro uchazeče o řidičské oprávnění by měly disponovat kanceláří a schválenou učebnou, která je kromě běžné školní výbavy vybavena také audiovizuální technikou, trenážery (nejsou povinné), výpočetní technikou a jinými učebními pomůckami, které uchazečům zpříjemňují pobyt a usnadňují dobré osvojení řidičských vědomostí. [17]

V neposlední řadě by se na výuce měl podílet pouze kvalifikovaný tým učitelů s dobrými pedagogickými schopnostmi a praxí.



Obrázek č. 6: Učebna autoškoly [19]



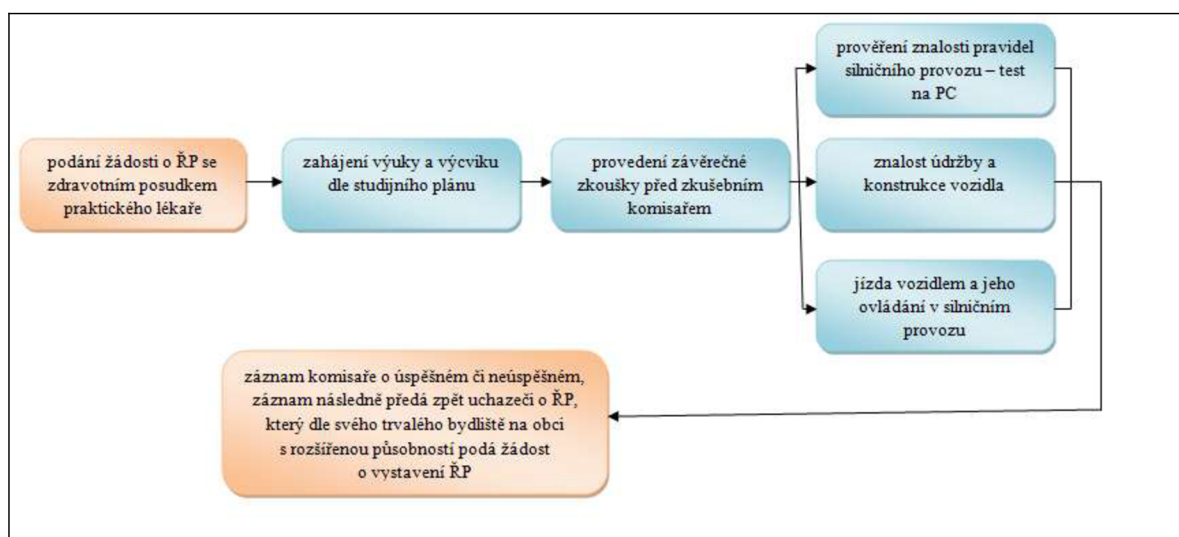
Obrázek č. 7: Výukový trenažér [18]

4.3 Náplň školení a struktura kurzu

4.3.1 Podmínky přijetí k výuce

K výuce mohou být přijati pouze uchazeči, kteří splňují podmínky dle § 13 zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů

Na níže uvedeném obrázku je uveden chronologický postup získání řidičského oprávnění.



Obrázek č. 8: Postup získání řidičského průkazu [74]

Provozovatel autoškoly je oprávněn poskytovat v rozsahu stanoveném v registraci k provozování autoškoly následující druhy výuky výcviku: základní, sdruženou, rozšiřující, výuku dle individuálního studijního plánu a doplňovací výuku. [74]

Provozovatel autoškoly dbá o to, aby žadatel o řidičské oprávnění získal výukou a výcvikem nejen teoretické znalosti, ale také praktické dovednosti tak, aby byl schopen:

- řídit vozidlo v souladu s předpisy o provozu na pozemních komunikacích,
- ovládat vozidlo tak, aby nevytvářel nebezpečné situace a přiměřeně reagovat na jejich vznik,
- rozpoznat provozní nebezpečí a jeho závažnost a dokázat na tyto situace včas a správně reagovat,
- rozpoznávat u vozidel technické závady, které představují ohrožení bezpečnosti,
- reagovat na faktory ovlivňující jednání při řízení vozidla a uchovávat si schopnosti potřebné pro bezpečné řízení vozidla,
- poskytovat účinnou první pomoc zraněným při dopravní nehodě. [74]

4.3.2 Druhy výuky a výcviku

Základní výuka a výcvik (§ 15 zákona č. 247/2000 Sb.)

Základní výukou a výcvikem je příprava žadatele na získání řidičského oprávnění pro skupinu AM, A1, A2, B1, B nebo T. Minimální počet absolvovaných hodin základní výuky a výcviku je uveden v tabulce. [74]

Tabulka č. 2: Počet hodin výuky a výcviku [74]

Skupina	Počet hodin teorie	Počet hodin praxe
AM, A1, A	26	18
B1	32	29
B	36	34
T	44	33

Sdružená výuka a výcvik (§ 16 zákona č. 247/2000 Sb.)

Sdruženou výukou a výcvikem je příprava žadatele na získání řidičského oprávnění pro kombinaci dvou a více skupin a podskupin řidičských oprávnění. Lze ji provádět za předpokladu, že žadatel splní podmínky stanovené zvláštním zákonem pro jednotlivé skupiny vozidel v rámci dané kombinace sdružené výuky a výcviku. [74]

Rozšiřující výuka a výcvik (§ 17 zákona č. 247/2000 Sb.)

Tato výuka a výcvik je přípravou žadatele na rozšíření již získaného řidičského oprávnění o další skupinu vozidel. Tuto výuku nelze poskytnout žadateli, který získal řidičské oprávnění výlučně pro skupinu AM nebo skupinu T a žádá o získání řidičského oprávnění pro další skupinu vozidel. [74]

Výuka podle individuálního studijního plánu (§ 18 zákona č. 247/2000 Sb.)

Tato výuka a výcvik je příprava žadatele na získání řidičského oprávnění pro všechny skupiny vozidel s výjimkou skupin D, D+E a podskupin D1, D1+E. [74]

Doplňovací výuka a výcvik (§ 19 zákona č. 247/2000 Sb.)

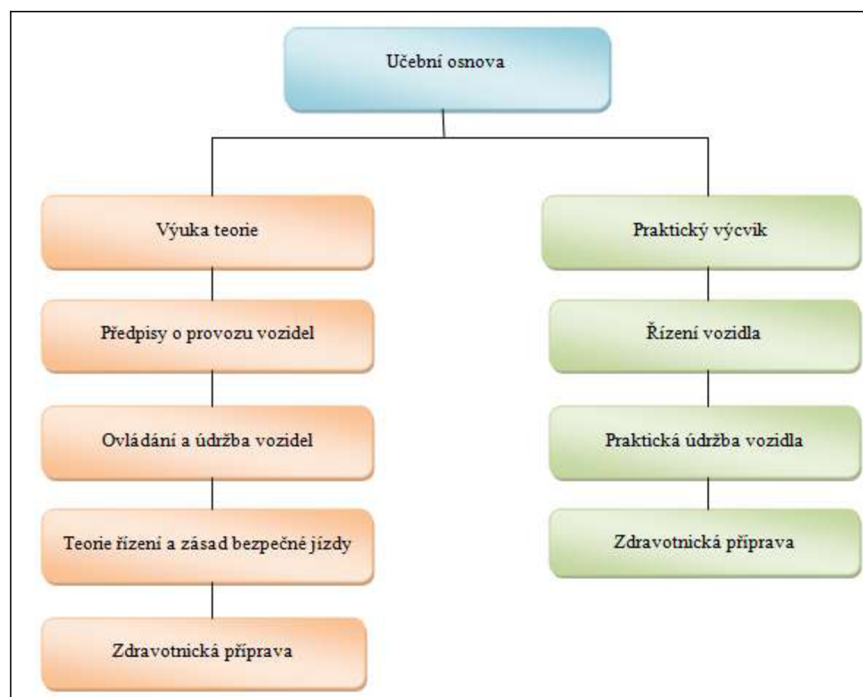
Tento druh výcviku může být poskytnut pouze žadateli o řidičské oprávnění, který žádá o:

- rozšíření řidičského oprávnění ze skupiny A1 na skupinu A2,
- rozšíření řidičského oprávnění ze skupiny A2 na skupinu A, nebo
- rozšíření rozsahu řidičského oprávnění pro skupinu B na jízdní soupravy složené z vozidla skupiny B a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg, jejichž největší povolená hmotnost převyšuje 3 500 kg, nebo
- žádá o rozšíření řidičského oprávnění s omezením na vozidla vybavení automatickou převodovkou na řidičské oprávnění bez tohoto omezení. [74]

4.3.3 Učební osnova výuky a výcviku žadatelů o řidičská oprávnění

Předmětem výuky a výcviku žadatelů o řidičská oprávnění je získání potřebných teoretických a praktických znalostí, dovedností a návyků k řízení motorových vozidel v provozu na pozemních komunikacích. [74]

Rozsah výuky a výcviku je rozdělen podle druhu výuky a výcviku a podle jednotlivých skupin vozidel, pro které se výuka a výcvik provádí. Obsah a rozsah jednotlivých druhů výuky a výcviku k získání řidičských oprávnění stanoví prováděcí předpis. [74]



Obrázek č. 9: Učební osnova [74]

4.3.4 Způsob výuky a výcviku žadatelů o řidičská oprávnění a jejich ukončení

Provozovatel autoškoly je povinen před zahájením výuky nebo výcviku splnit požadavky dle § 25 zákona č. 247/2000 Sb., a dále zajistit aby žadatel o řidičské oprávnění byl seznámen se zásadami ovládání vozidla a teorií řízení a zásadami bezpečné jízdy výcvikového vozidla. [74]

Vyučovací hodina musí trvat 45 minut a výcvik v řízení vozidla nesmí trvat déle než dvě vyučovací hodiny denně u jednoho žadatele. Při zahájení výuky a výcviku je provozovatel autoškoly povinen vydat žadateli o řidičské oprávnění průkaz žadatele, který je povinen mít tento průkaz při praktickém výcviku vždy u sebe. [74]

Před ukončením výcviku v řízení vozidla musí být nejméně jedna vyučovací hodina věnována nácviku správného jednání v jednotlivých rizikových situacích. [74]

Výuku a výcvik žadatele o řídičské oprávnění ukončí provozovatel autoškoly za předpokladu, že žadatel o řídičské oprávnění absolvoval minimální počet hodin výuky a výcviku stanovený učební osnovou pro příslušnou skupinu vozidel, popřípadě vyšší počet hodin dohodnutých mezi žadatelem o řídičské oprávnění a provozovatelem autoškoly. [74]

4.3.5 Zkoušky odborné způsobilosti žadatelů o řídičská oprávnění a jejich rozsah

Žadatel o řídičské oprávnění se po ukončení výuky a výcviku v autoškole podrobí zkoušce z odborné způsobilosti k řízení motorového vozidla. Tato zkouška se zpravidla provádí v jeden den. [74]

Zkoušky provádí příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností. Pro provádění zkoušek určí příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností zkušební komisaře, kterým může být pouze zaměstnanec obce zařazený do obecního úřadu, který je současně držitelem platného průkazu zkušební komisaře. Zkušební komisař je povinen každý rok absolvovat zdokonalovací školení, a jednou za pět let se podrobit přezkoušení. [74]

Samotná zkouška odborné způsobilosti se skládá ze zkoušky:

- z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy,
- ze znalostí ovládání a údržby vozidla, jde-li o žadatele o řídičské oprávnění pro skupinu C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D nebo D+E,
- z praktické jízdy s výcvikovým vozidlem. [74]

Zkouška z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy se provádí testem písemně nebo pomocí výpočetní techniky. Test obsahuje otázky z pravidel provozu na pozemních komunikacích, z předpisu o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ze zdravotnické přípravy a dále z předpisů souvisejících s provozem na pozemních komunikacích.

Zkouška je sestavována náhodným výběrem **25** zkušebních otázek, přičemž každá otázka má pouze jednu správnou odpověď, a na její vykonání je stanovena doba **30** minut.

Jednotlivým otázkám je přiřazena konkrétní bodová hodnota a maximální dosažitelný počet bodů v testu je 50. Pro úspěšné absolvování cvičného testu je nezbytné dosažení minimálně 43 bodů. [74]



Obrázek č. 10: Otázka z předpisů na PC [38]

Zkouška ze znalosti ovládnání a údržby vozidla se provádí ústně u modelů či výcvikového vozidla (ne u obrazů). [74]

Zkouškou praktické jízdy musí žadatel o řidičské oprávnění prokázat znalosti, dovednosti a chování včetně specifických požadavků pro jednotlivé skupiny vozidel. Zkouška z praktické jízdy je rozdělena do dvou částí. První část praktické části musí trvat nejméně 10 minut, druhá část pak nejméně 20 minut, pokud má být řidičské oprávnění uděleno pro skupinu AM, A1, A2, A, B1, B, B+E nebo T, a nejméně 35 minut pro ostatní skupiny vozidel. [74]

Chyby v řízení nebo nebezpečné vedení bezprostředně snižující bezpečnost výcvikového vozidla, jeho osádky nebo jiných účastníků provozu vozidel na pozemních komunikacích se hodnotí stupněm „neprošel“, a to bez ohledu na to, zda zkušební komisař nebo učitel výcviku musel zasáhnout (verbálně nebo přímo) do ovládacích prvků vozidla. [74]

Pro jednotlivé skupiny a podskupiny řidičských oprávnění platí rozdílný rozsah zkoušek. Zkoušky z odborné způsobilosti pro jednotlivé skupiny vozidel se provádějí v rozsahu a tímto způsobem:

Tabulka č. 3: Zkoušky z odborné způsobilosti [74]

Řidičské oprávnění pro skupinu AM, A1, A2, A, B1, T, B, B+E	<ul style="list-style-type: none"> – Předpisy o provozu na pozemních komunikacích (1 test) – Praktická jízda s výcvikovým vozidlem
Řidičské oprávnění pro skupinu C1, C, C1+E nebo C+E	<ul style="list-style-type: none"> – Předpisy o provozu na pozemních komunikacích (1 test) – Ovládání a údržba vozidla (3 otázky) – Praktická jízda s výcvikovým vozidlem
Řidičské oprávnění pro skupinu D1, D, D1+E nebo D+E	<ul style="list-style-type: none"> – Předpisy o provozu na pozemních komunikacích (1 test) – Ovládání a údržba vozidla (4 otázky) – Praktická jízda s výcvikovým vozidlem

Výsledek zkoušky se hodnotí stupněm „prospěl“ nebo „neprospěl“. Jestliže žadatel o řidičské oprávnění neprospěl v některé zkoušce, může zkoušku opakovat. Každá opakovaná zkouška může být provedena nejdříve za pět pracovních dní ode dne konání neúspěšné zkoušky. [74]

Výsledek zapíše zkušební komisař do žádosti o přijetí k výuce a výcviku a do protokolu o zkouškách. Neuspěl-li žadatel o přijetí k výuce a výcviku při zkouškách do doby 6 měsíců ode dne zahájení první zkoušky, je povinen před další zkouškou absolvovat novou výuku a výcvik v plném rozsahu. [74]

4.4 Plánované změny v získávání řidičského oprávnění

V současné době se stává stále ožehavějším tématem řidičský průkaz na zkoušku a změny v získávání řidičského oprávnění. Hlavní změny v získávání řidičského oprávnění se dotknou zejména prvožadatelů. Ti si budou muset kromě teoretických lekcí také osvojit základní dovednosti na cvičné ploše, poté bude následovat první část zkoušky – test z teorie a zkouška jízdy na cvičišti. Teprve po úspěšném absolvování této zkoušky bude budoucí řidič vpuštěn s instruktorem do reálného provozu. Následovat bude praktický test, kterému bude předcházet test vnímání rizik. [35], [61]

Vzhledem k tomu, že dnešní technologie použitá v motorových vozidlech již neumožňuje výraznější zásah řidiče do konstrukce vozidla, došlo k 19. 1. 2013 k vypuštění

staré právní normy ze znalosti o ovládání a údržby vozidla u žadatelů o řidičské oprávnění skupiny B.

Žadatel o řidičské oprávnění bude mít na zkoušku tři pokusy. V případě, že neuspěje ani napotřetí bude před další zkouškou absolvovat pohovor s dopravním psychologem, který posoudí osobnostní stav žadatele. [40]

Nový řidič navíc získá řidičské oprávnění pouze na zkušební dobu jednoho roku. Během této doby bude mít k dispozici snížený počet bodů, tj. 8. Při dosažení bodové hranice pozbuďte řidič své oprávnění na jeden rok. Poté dostane další řidičský průkaz na zkoušku. Zkušební režim bude možné prodloužit pouze 2x, poté se bude muset řidič podrobit dopravně psychologickému vyšetření. Plánované změny by mohly vzejít v platnost již v lednu roku 2014. [40]

Tyto změny reagují na požadavky Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, která si klade mimo jiné za cíl snížení počtu dopravních nehod a zlepšení dopravní výchovy u mladých řidičů ve věku 15 až 30 let, kteří se až ve 20 % podílejí na nehodách v celé Evropské Unii.

Právě tito řidiči se charakterizují nižší odpovědností za své rozhodnutí, menší ohleduplností a tolerancí k potřebám ostatních a touhou experimentovat. K vyššímu riziku vzniku dopravních nehod u těchto řidičů přispívá hlavně nedostatečná řidičská praxe, nekritičnost k vlastním schopnostem a nezkušenost s rozpoznáním a řešením rizikových situací. [50]

Řidičský průkaz na zkoušku by měl pomoci začínajícím řidičům prodloužit období sebekontroly a správného dopravního chování.

Vlivem stárnutí populace a s tím souvisejícího zvýšeného počtu starších řidičů přestávají být mladí řidiči jedinou hrozbou na pozemních komunikacích České Republiky. Do roku 2020 by podíl obyvatelstva staršího 65 let měl vzrůst z 15 % na 20 %. [39]

Schopnost reakce těchto řidičů na vzniklou krizovou situaci bývají pomalejší a zranitelnost starších těl je vyšší. Ačkoliv problém stárnutí populace výrazněji zasáhne Českou republiku až kolem roku 2030, je třeba se na takovou situaci připravovat již nyní.

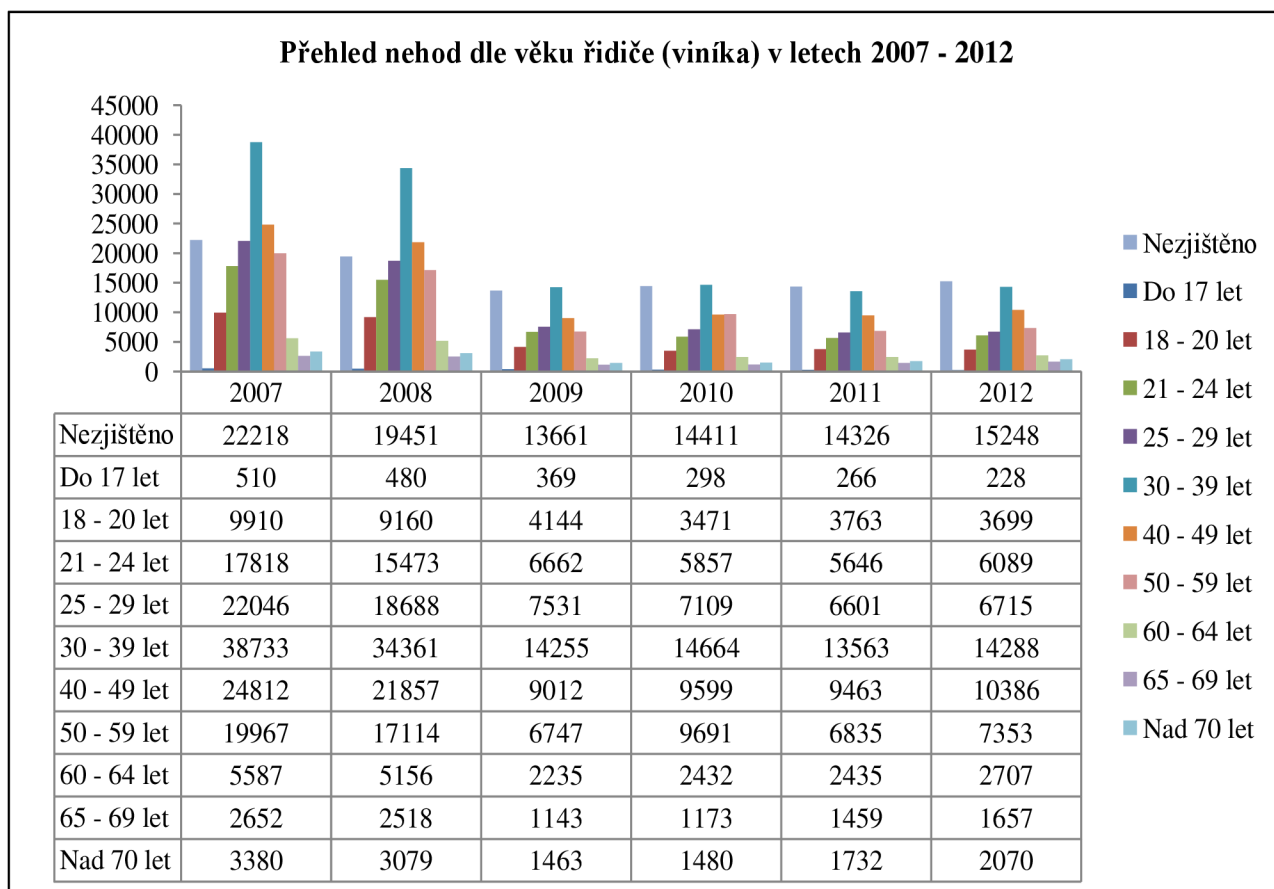
1. července 2013 vstoupila v platnost novela zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, která reaguje mimo jiné na pozdější odchody do důchodu

a podle níž musí řidiči absolvovat povinnou lékařskou prohlídku v **65 letech** (doposud to bylo již v 60 letech), následně v 68 letech, 70 letech a pak každé dva roky.

Kromě povinných lékařských prohlídek mohou také samotní řidiči změnit svůj postoj k prevenci dopravních nehod, využitím doplňkových školení, či využitím asistenčních systémů, které řidiče například upozorní v případě, že se nachází příliš blízko jiného vozidla.

Na níže uvedeném grafu je znázorněn přehled nehod dle věku řidiče (viníka).

Graf č. 2: Přehled nehod dle věku řidiče (viníka) [59]



4.4.1 Psychologické testy řidičů

Dopravně psychologickým testům jsou v České republice povinni, dle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, se podrobit pouze řidiči, jenž toto vyšetření mají jako jednu z podmínek k získání kvalifikace a výkonu zaměstnání.

Výčet řidičů, na které se povinnost dopravně psychologického vyšetření vztahuje je uveden v § 87a tohoto zákona. Tito řidiči se dopravně psychologickému vyšetření musí

podrobit před zahájením činnosti a následně minimálně 6 měsíců před dovršením věku 50 let a pak každých 5 let. Toto vyšetření se předkládá při pravidelné lékařské prohlídce.

Od 1. 8. 2012 je oprávněn provádět dopravně psychologické vyšetření pouze psycholog akreditovaný Ministerstvem dopravy. Průběh vyšetření se obvykle skládá ze tří částí – rozhovor a dotazník, testování osobnosti (dotazníky typu OSPAT nebo ICAP) a výkonové testy (dotazníky typu COGIT, případně MEMREX 08).

Test pro typy a poruchy osobnosti – OSPAT

Tento test zjišťuje 11 typů osobnosti – například paranoidní, emočně nestabilní, pasivně agresivní, narcistickou a další. [49]

The image shows a screenshot of the OSPAT test interface. It contains three items, each with a 4-point Likert scale. The scales are labeled: 'zcela platí' (completely true), 'značně platí' (very true), 'skoro neplatí' (almost not true), and 'vůbec neplatí' (not true at all). Below each scale is the instruction: 'Rohodněte, jak moc vás toto tvrzení vyřihuje.' (Decide how much this statement describes you).

- Item 1: '1/1. V rozčlenění dovedu bouchnout dřevo nebo něčím o zem.' (In disassembly, I can hit wood or something with something.)
- Item 2: '2/2. Bez potíží změním postup práce, cestu nebo např. pracovní dobu.' (Without problems, I will change the work process, route or e.g. working hours.)
- Item 3: '3/3. Mnoha lidem dělá dobře, když mohou jiné ovládat.' (Many people do me good when they can control others.)

Obrázek č. 11: OSPAT test [49]

Test osobnostních vlastností – ICAP

Tento test zkoumá základní povahové rysy – extravaganci, emocionalitu, stabilitu, dominanci, optimismus, opatrnost a další. [49]

The image shows a screenshot of the ICAP test interface. It contains three items, each with a 6-point Likert scale. The scales are labeled with numbers 1 through 6. Below each scale is the instruction: 'Čím více se ztotožňujete s tímto výrokem, tím více mu dejte bodů.' (The more you identify with this statement, the more points you give it.)

- Item 1: '1/1. Často silně pochybuji o svých schopnostech.' (I often strongly doubt my abilities.)
- Item 2: '2/2. Nechám se snadno rozrušit.' (I get easily upset.)
- Item 3: '3/3. Jsou činnosti, pro které se dovedu nadchnout a které mě pňě uspokojují.' (There are activities for which I can get excited and which satisfy me.)

Obrázek č. 12: ICAP test [49]

Test mentální výkonnosti – COGIT

Tento test zkoumá pozornost, vnímání rychlosti a pružnosti myšlení. [49]

Test paměti – MEMREX 08

Komplexní test paměti, který zkoumá různé typy zapamatování a vybavení informací. [49]

5 VZDĚLÁVACÍ SYSTÉM V ZAHRANIČÍ

5.1 Slovenská republika

5.1.1 Požadavky a předpisy

Pro Slovenskou republiku je v řešené oblasti stěžejní vyhláška ministerstva dopravy, pošt a telekomunikací Slovenské republiky, kterou se upravuje zákon č. 93/2005 Sb., o autoškolách ve znění pozdějších předpisů.

5.1.2 Objektivní odpovědnost provozovatele vozidla

1. července 2012 byla na Slovensku zavedena tzv. objektivní odpovědnost, která je součástí zákona č. 68/2012, kterým se mění a doplňuje zákon č. 8/2009 Sb., o pravidlech silničního provozu. Dle tohoto zákona objektivní odpovědnost znamená povinnost držitele vozidla zabezpečit dodržování vybraných pravidel silničního provozu řidičem, kterému vozidlo svěřil. Za protiprávní chování spáchané s jeho vozidlem bude zodpovědný právě držitel vozidla, a to bez ohledu na osobu řidiče vozidla.





Institut objektivní odpovědnosti se bude vázat na porušení pravidel silničního provozu, jejichž nedodržení, způsobují dopravní nehody s následky na životě a zdraví a současně na ty, které je možno zaznamenat technickými prostředky.

Půjde zejména o:

- rychlou jízdu,
- zákaz předjíždění, otáčení a couvání,
- přejezd přes železniční přejezd,
- zákaz zastavení a stání,
- přejezd na červenou,
- zákaz vjezdu, odbočování nebo porušení příkázaného směru jízdy,
- překročení maximální přípustné hmotnosti vozidla,
- nezastavení na značce „stop“. [79]

5.1.3 Povinná výbava motorových vozidel na Slovensku

Povinná výbava na Slovensku je téměř shodná s povinnou výbavou České republiky. Vozidla nad 400 kg musí mít v povinné výbavě vlečené lano.

	ANO – všechny osoby opouštějící vozidlo v důsledku poruchy, defektu nebo nehody musejí mít oblečen reflexní oděv splňující standard EN 471 (oranžová, červená, žlutá).
	ANO
	ANO
	NE

Obrázek č. 13: Povinná výbava motorových vozidel na Slovensku [79], [44]

5.1.4 Problematika podélné bezpečné vzdálenosti na Slovensku

Na **Slovensku** je problematika bezpečné vzdálenosti zahrnuta v § 17 zákona č. 8/2009 Z. z., z 3. prosince 2008 o „cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov“, kde je uvedeno:

- že je řidič povinen za vozidlem jedoucí před ním dodržovat takovou vzdálenost, aby mohl včas snížit rychlost jízdy, případně zastavit vozidlo, když řidič vozidla jedoucího před ním sníží rychlost jízdy nebo zastaví,
- řidič motorového vozidla je povinný dodržovat za vozidlem jedoucí před ním takovou vzdálenost, aby se předjíždějící vozidlo mohlo před něj bezpečně zařadit,
- řidič, který nechce, nebo nemůže přejet podél tramvaje vpravo je povinen jezdit za ní v takové vzdálenosti, aby umožnil přejezd podél tramvaje ostatním řidičům. [79]

Dále je v § 35 odstavce č. 5 uvedeno, že řidič motorového vozidla je na dálnici povinen za vozidlem jedoucí před ním dodržovat bezpečnou vzdálenost. Tato vzdálenost je minimálně taková, jakou vozidlo ujede za **2 sekundy**. V případě, že jde o vozidlo kategorie M3, N2 nebo N3 je to vzdálenost, kterou ujede za **3 sekundy**. [79]

5.1.5 Oprávnění k provádění výuky a výcviku na Slovensku

Obecní úřad dopravy udělí instruktorské oprávnění pouze žadateli, který splní požadavky dle § 8 zákona č. 93/2005 Sb., o autoškolách

Délka povinné přípravy instruktora autoškoly činí 230 hodin, poskytovatelem kvalifikačního kurzu je Slovenská komora autoškol. Provedení závěrečných instruktorských zkoušek je v kompetenci slovenské policie. [81]

5.1.6 Náplň školení a struktura kurzu

Řidičský kurz na Slovensku se skládá s výuky teorie a praktického výcviku. Obsah a rozsah učiva je členěný podle skupin řidičského oprávnění, na kterou se výcvik vykonává.

Teoretická část je zaměřena na vědomosti, zručnosti a způsob chování se v silničním provozu, které jsou vyžadovány při řízení příslušné skupiny motorových vozidel a obsahují:

- výuku předpisů o silničním provozu a s nimi souvisejících právních předpisech,
- výuku konstrukce a údržby motorových vozidel,
- výuku teorie řízení vozidla,
- výuka zásad bezpečné jízdy. [79]

Praktická část kurzu je zaměřena na řízení motorového vozidla, zde je kladen důraz na zvládnutí základních zručností řidiče potřebných k ovládnutí vozidla příslušné skupiny, dodržování jednotlivých ustanovení a předpisů o silničním provozu, zásad bezpečné jízdy, řešení složitých dopravních situací v silničním provozu při jízdě mimo obec. [79]

Kromě nácviku řízení je praktická část zaměřena na údržbu motorového vozidla, kde je zahrnuto seznámení s vozidlem příslušné skupiny a nácvik základů praktické údržby a ošetřování vozidla. [79]

5.1.7 Věková hranice pro udělení řidičského oprávnění

Minimální věk k udělení řidičského oprávnění na Slovensku činí:

Tabulka č. 4: Minimální věk pro udělení ŘP [79]

Kategorie vozidel	Minimální věk
AM	15 let
A1, B1	16 let
B, T	17 let
A2, B+E, C1, C1+E	18 let
C, C+E, D1, D1+E	21 let
A, D, D+E	24 let

Držitel řidičského oprávnění skupiny B, kterému bylo řidičské oprávnění skupiny B uděleno **před dovršením 18 let**, může, nejdéle však tři měsíce před dovršením 18 let, řídit motorové vozidlo skupiny B, za přítomnosti osoby, sedící na místě spolujezdce vedle řidiče. Tato osoba musí být držitelem řidičského oprávnění skupiny B nejméně 10 let a k tomuto účelu musí být zapsána orgánem Policejního sboru do evidence řidičů na žádost zákonného zástupce. Této osobě vznikají přiměřené povinnosti vyplývající ze zákona. [79]

5.1.8 Zkoušky odborné způsobilosti žadatelů o řidičská oprávnění a jejich rozsah

Je shodná se zkouškou v České republice, zahrnuje:

- předpisy o silničním provozu,
- ovládání a údržba vozidla u žadatelů o řidičské oprávnění skupiny C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E a T,
- praktickou jízdu výcvikovým vozidlem. [79]

Zkouška z předpisů o provozu na pozemních komunikacích se provádí testem písemně nebo pomocí výpočetní techniky. Test obsahuje otázky z pravidel provozu na pozemních komunikacích, z předpisu o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a z předpisů souvisejících s provozem na pozemních komunikacích. Zkouška je sestavována náhodným výběrem **27** zkušebních otázek a na její vykonání je stanovena doba **20** minut. Pro úspěšné zvládnutí testu je zapotřebí získat minimálně **50** bodů z celkového počtu 55 bodů.



Obrázek č. 14: Otázka z předpisů na PC [60]

5.1.9 Odborné poradenství

Dle § 31a vyhlášky č. 9/2009 Sb., je odborné poradenství činnost zaměřená na osoby, které se dopustily přestupku anebo trestného činu řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu, jiné návykové látky nebo léčiv, případně na osoby, pro které taková povinnost vyplývá ze zákona. Odborné poradenství má vést k zodpovědnému a bezpečnému chování takovýchto osob. Rozsah a obsah odborného poradenství je přesně stanoven vyhláškou. [82]

Samotné poradenství zahrnuje čtyři skupinové setkání a individuální vstupní pohovor. Průběh jednotlivých sezení, je uveden v příloze č. 5. Jedno skupinové setkání trvá tři hodiny, přičemž jedna hodina trvá v rozmezí od 45 do 60 minut. Interval, ve kterém se jednotlivé skupinové setkání realizují, je nejméně 7 a nejvíce 14 kalendářních dnů. Individuální vstupní rozhovor trvá nejdéle jednu hodinu a musí se absolvovat nejpozději do 30 kalendářních dnů ode dne posledního skupinového setkání. [82]

Podmínkou vystavení dokladu o podrobení se odbornému poradenství (viz příloha č. 6) je absolvování všech skupinových setkání s aktivní účastí a absolvování individuálního vstupního pohovoru. [82]

5.1.10 Řidičský průkaz na zkoušku

Dle § 72 zákona č. 315/1996 Sb., o provozu na pozemních komunikacích se první řidičské oprávnění udělovalo na zkušební dobu 2 let. Tento zákon však ztratil svou účinnost k 1. 2. 2009. [83], [65]

5.2 Polská republika





5.2.1 Požadavky a předpisy

Pro Polskou republiku je v řešené oblasti stěžejní „ustawa o kierujących pojazdami“, neboli zákon o řidičích, který vstoupil v platnost 19. ledna 2013, jehož cílem je přizpůsobení polských právních předpisů směrnici 2006/126/WE Evropského parlamentu a Rady, zvýšení bezpečnosti silničního provozu, zvýšení kvality přípravy žadatelů o řidičské oprávnění atd.

5.2.2 Povinná výbava motorových vozidel v Polsku

Povinná výbava v Polsku je shodná s povinnou výbavou České republiky, stejně jako Slovensko je Polsko vázané tzv. vídeňskou úmluvou o silničním provozu.

Přesné požadavky na povinnou výbavu jsou definovány v nařízení ministra infrastruktury o technických podmínkách vozidel a rozsahu nezbytného vybavení. [78]

	NE
	ANO
	DOPORUČENO, povinné pro komerční dopravu
	ANO

Obrázek č. 15: Povinná výbava motorových vozidel v Polsku [78]

5.2.3 Problematika podélné bezpečné vzdálenosti v Polsku

V Polsku je problematika dodržování bezpečné vzdálenosti zahrnuta v odstavci 19 „*kodeksu drogowego*“, neboli zákonu o silničním provozu. Tento zákon pouze v jednom případě jasně stanovuje minimální vzdálenost mezi motorovými vozidly a to v tunelech delších než 500 m mimo zastavěné oblasti.

V tomto případě musí být odstup od vpředu jedoucího vozidla minimálně 50 m, pokud se jedná o motorové vozidlo s celkovou hmotností do 3,5 tuny nebo autobus a 80 m v případě, že se jedná o jiné vozidlo. Tato vzdálenost může být pomocí dopravního značení řídicími orgány silniční dopravy zvýšena nebo snížena v závislosti na aktuální rychlosti v tunelu.

V ostatních případech jsou řidiči povinni udržovat takovou bezpečnou vzdálenost mezi vozidly, aby v případě brzdění nebo zastavení vozu před nimi byli schopni zabránit kolizi. Obecně se však i v Polsku doporučuje dodržování pravidla dvou sekund. [36]

5.2.4 Oprávnění k provádění výuky a výcviku v Polsku

Učitelé autoškol musí mít úplné středoškolské vzdělání ukončené maturitní zkouškou, dle psychologického a lékařského vyšetření musí být způsobilí vykonávat činnost instruktora autoškoly, bezúhonní, způsobilí k právním úkonům a prokázat minimálně tříletou řidičskou praxi. Délka odborné přípravy učitele autoškoly činí zhruba 4 měsíce, poté následuje profesní zkouška prováděna regionální státní zkušební komisí. [4]

5.2.5 Podmínky přijetí k výuce

Uchazeč o řidičský průkaz, neboli „*prawo jazdy*“, musí splňovat dle polských předpisů následující podmínky:

- dosažení minimálního předepsaného věku,
- zdravotní způsobilost,
- absolvování předepsané výuky a výcviku,
- úspěšné složení závěrečné zkoušky. [47], [4]

Minimální věk k udělení řidičského oprávnění v Polsku činí:

Tabulka č. 5: Minimální věk pro udělení ŘP [48]

Kategorie vozidel	Minimální věk
AM	14 let
A1, B1, T	16 let (se souhlasem rodičů nebo zákonného zástupce)
A2, B, B+E	18 let
A	20 let (podmínka je 2 roky držitelem skupiny A2)
C, C+E, C1, C1+E	21 let
A, D, D+E, D1, D1+E	24 let

5.2.6 Náplň školení a struktura kurzu

Výcvik je rozdělen na dvě části – teoretickou a praktickou. Minimální počet hodin výuky a výcviku pro každou kategorii je uveden v tabulce.

Tabulka č. 6: Počet hodin výuky a výcviku [48]

Skupina	Počet hodin teorie	Počet hodin praxe
A, A1	30	20
B, B1	30	30
B+E	20	15
C	20	30
C1	20	20
C+E, D+E	20	25
C1+E, D1+E	20	20
T	30	20
D	20	60
D1	20	30
D+E	20	25

Po absolvování kurzu obdrží uchazeč „osvědčení o absolvování kurzu“, které je jedním z požadovaných dokumentů při žádosti o řidičský průkaz. [47], [4]

Teoretická část je zaměřena na vědomosti, zručnosti a způsob chování se v silničním provozu, které jsou vyžadovány při řízení příslušné skupiny motorových vozidel a obsahují:

- výuku konstrukce provozu a údržby motorových vozidel,
- obecné pravidla pro cestování motorovým vozidlem, správné chování k ostatním účastníkům silničního provozu,
- bezpečnou vzdálenost mezi vozidly,
- aspekty ovlivňující vnímání a rychlost reakce (drogy, alkohol), vliv únavy a emocionálního stavu na chování řidiče,

- hodnocení bezpečné jízdy za různých podmínek (počasí, viditelnost, povrch...)
- dopravní značení,
- dopravní situace (křižovatky),
- použití světel,
- zásady chování v případě dopravní nehody,
- přípravy na teoretickou část zkoušky. [45]

Praktická část výcviku je pak zaměřena na základní manévry s motorovým vozidlem, jízdu v terénu, jízdu v provozu, manévry v dopravě (předjíždění, parkování...), jízdu s navigací, čerpací stanice (tankování benzínu, nafty, plynu), základní údržbu na vozidle (doplnění tekutin), přípravu na praktickou část zkoušky. [45]

5.2.7 Zkoušky odborné způsobilosti žadatelů o řidičská oprávnění

Zkouška se skládá z teoretické části, která se provádí pomocí náhodně vygenerovaných **18** zkušebních otázek na počítači a zahrnuje pravidla silničního provozu, ovládání a údržbu vozidla a první pomoci obětem dopravní nehody. Na její vykonání je stanovena doba **25** minut. Pro úspěšné zvládnutí testu je zapotřebí odpovědět správně minimálně na **16** otázek. A praktické části jízdu výcvikovým vozidlem. [30]



Obrázek č. 16: Otázka z předpisů na PC [30]

5.2.8 Elektronické záznamové zařízení

Od 10. dubna 2006 je v Polsku povinnost, používání elektronického záznamového zařízení při praktické zkoušce uchazečů o řidičské oprávnění skupiny B. Vozidlo je vybaveno čtyřmi kamerami a záznamovým zařízením na nahrávání zvuku. Instruktor autoškoly je povinen vést záznam o průběhu zkoušky po dobu 14 dnů od data zkoušky. Tento záznam má pomoci v případě odvolání proti výsledku zkoušky. [31]

5.2.9 Řidičský průkaz na zkoušku

Přestože zákon o řidičích vzešel v Polsku v platnost již 19. ledna 2013, řidičské průkazy na zkoušku se odsouvají až na rok 2016. Zkušební doba pro nové řidiče by pak měla být dvouletá, kdy mezi 4 – 8 měsícem se řidič bude muset zúčastnit dvou placených kurzů, mimo to bude muset dodržovat rychlostní limity (50 km/h v obci, 80 km/h mimo obec a 100 km/h na dálnici), prvních 8 měsíců bude auto řidiče ve zkušební době řádně označeno. V případě, že řidič během zkušební doby spáchá dva dopravní přestupky, bude muset projít přeškolovacím kurzem. [46]

5.3 Německo

5.3.1 Požadavky a předpisy

V Německu existují evropské řidičské průkazy, které jsou definovány v právních odpisech EU, mimo to stále ještě platí zvláštní národní předpisy, které jsou však platné pouze v Německu. [33]

Uchazeč o řidičský průkaz v Německu se ke zkoušce smí připravovat pouze v autoškolě, kde musí absolvovat níže uvedený počet hodin teorie a praxe (po 45 min.), aby mohl jít k řidičské zkoušce:

Tabulka č. 7: Počet hodin výuky a výcviku [4]

Skupina	Počet hodin teorie	Počet hodin praxe
A, A1	32	12
B	28	12
B+E	28	5
C1	36	5
C1+E	32	5
C	44	10
C+E	32	10

Skupina	Počet hodin teorie	Počet hodin praxe
D1	44	15
D1+E	44	5
D	60	25
D+E	60	5

Uchazeč o řidičské oprávnění musí při praktickém výcviku absolvovat minimálně 4 hodiny jízdy po dálnici a 3 hodiny jízdy v noci. Po absolvování všech požadovaných hodin výcviku obdrží uchazeč od autoškoly příslušné potvrzení. [4]

Řidičské oprávnění skupiny B může být uděleno již v 17 letech, avšak pod podmínkou, že uchazeč do dosažení věku 18 let může řídit vozidlo pouze pod dohledem stanovené osoby (zpravidla rodinný příslušník, či zákonný zástupce). [4]

5.3.2 Objektivní odpovědnost provozovatele vozidla





Objektivní odpovědnost provozovatele vozidla platí také v Německu, dle § 25a zákona o silničním provozu (Straßenverkehrsgesetz) zde platí zvláštní postup v případě porušení pravidel pro zastavení a stání – pokud nelze zjistit totožnost řidiče (pachatele přestupku) nebo by jeho zjišťování bylo příliš nákladné, uloží úřad spolu s rozhodnutím o ukončení řízení zaplacení nákladů řízení vlastníkovvi vozidla.

Druhou variantou dle § 31a řádu o připuštění k silničnímu provozu (Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung) je uložení vlastníkovvi vozidla povinnost vedení knihy jízd v případě, že došlo k porušení předpisů o silničním provozu, nebo nebylo možné zjistit řidiče vozidla.

Tyto záznamy musí být uchovávány minimálně 6 měsíců po uskutečněné jízdě a na vyzvání musí být předloženy příslušnému úřadu. Porušení těchto povinností je přestupkem.

5.3.3 Povinná výbava motorových vozidel v Německu

Povinná výbava v Německu je také téměř shodná s povinnou výbavou České republiky. Německo je vázáné tzv. vídeňskou úmluvou o silničním provozu

	NE, povinné pro užitkové automobily vč. osobních automobilů
	ANO
	ANO
	NE

Obrázek č. 17: Povinná výbava motorových vozidel v Německu [44]

5.3.4 Problematika podélné bezpečné vzdálenosti v Německu

V Německu je zákon velmi podobný tomu našemu, v Straßen-verkehrs-Ordnung - StVO, v hlavě I. a § 4 jsou tři odstavce z čehož první je téměř shodný s tím, který se nachází v zákoně č. 361/2000 Sb., druhý odstavec se zabývá nákladními vozidly a soupravami delšími jak 7 m, jízdou v koloně a nutností nechávat rozestupy pro předjíždějící vozidla, aby se mohla bezpečně zařadit. V tomto odstavci se nacházejí 3 výjimky, ve kterých se odstupy dodržovat nemusí, jedná se o případ, kdy řidič hodlá předjíždět, dále v případě pokud má silnice více jízdnic pruhů v jednom směru a poslední výjimka se týká úseků, kde je zakázáno předjíždění. Třetí odstavec paragrafu 4 přikazuje autobusům a vozidlům s hmotností více jak 2,8 t dodržovat rozestupy na dálnicích 50 m a to v případě, že překročí rychlost 50 km/h.

Zásadní rozdíl mezi Českou a Německou republikou je také v postihování v případě nedodržení zákona. Německý zákon rozlišuje dvě míry pokutování:

1. **mírnější** – nedodržení bezpečných odstupů v případě, že vozidla jedou více než 80 km/h.
2. **přísnější** – týká se rychlostí 130 km/h a vyšších.

Kontrola dodržování bezpečnostních rozestupů se týká především dálnic a rychlostních silnic, proto zákon neuvádí postihy v případě, kdy jede řidič menší rychlostí než je 80 km/h. Tabulky s finančními postihy jsou uvedeny v příloze č. 7.

5.3.5 Oprávnění k provádění výuky a výcviku v Německu

Učitelé autoškol musí být ve věku nejméně 22 let, doložit tříletou řidičskou praxi v posledních pěti letech, úplné středoškolské vzdělání ukončené maturitní zkouškou, beztrestnost a bezpřestupkovost (v oblasti páchaní závažnějších přestupků). Dále musí projít lékařským a dopravně psychologickým vyšetřením. Délka odborné přípravy bývá od 10 měsíců do dvou let. [4]

5.3.6 Věková hranice pro udělení řidičského oprávnění

Minimální věk k udělení řidičského oprávnění v Německu činí:

Tabulka č. 8: Minimální věk pro udělení ŘP [53]

Kategorie vozidel	Minimální věk
Moped	15 let
AM, A1, L a T	16 let
B, B+E	17 let (s doprovodem)
A2, B, B+E, C1, C1+E	18 let
A, A2	20 let
C, C+E, D1, D1+E, tříkolky sk. A	21 let
D, D+E, A	24 let

Pozn. kategorie L se jedná o traktory do 40 km/h (s přívěsem do 25 km/h, který je dle své konstrukce použit pro účely zemědělské nebo lesnické a dále vysokozdvizné a jiné průmyslové vozíky do 25 km/h (s přívěsem). [53]

5.3.7 Řidičský průkaz na zkoušku

V Německu platí dvouleté zkušební období pro držitele prvního řidičského oprávnění v životě. Po uplynutí této doby se řidičský průkaz stává definitivní. Pokud ve zkušební době řidič způsobí jeden vážný či dva méně závažné přestupky, rozhodne o postupu kompetentní místní úřad. Ten může řidiči předepsat povinnost absolvovat zdokonalovací kurz, zaslat varovný dopis, ale rovněž může řidičský průkaz odebrat a předepsat lékařské a psychologické vyšetření. [4]

Pokud je nutno přistoupit k některému z výše uvedených opatření, zkušební doba se tím automaticky prodlouží o další dva roky. [4]

5.4 Rakousko

5.4.1 Požadavky a předpisy

Hlavními zákony v řešené problematice v Rakousku jsou zákon o silniční dopravě (Strassenverkehrsordnung z roku 1960), zákon o motorových vozidlech (Kraftfahrzeuggesetz z roku 1967) a zákon o řidičských průkazech (Führerscheinengesetz).

5.4.2 Objektivní odpovědnost provozovatele vozidla v Rakousku

Podle § 103 odst. 2 rakouského zákona o motorových vozidlech (Kraftfahrzeuggesetz 1967) správní orgán může požadovat informace o tom, kdo konkrétní motorové vozidlo v daném čase řídil, nebo parkoval. Následně je pak registrovaný vlastník vozidla povinen tyto informace (jméno, adresa řidiče) poskytnout. V případě, že není schopen takové informace poskytnout, musí jmenovat osobu, jejíž povinností bude informovat správní orgán o těchto skutečnostech. Povinnost sdělit jméno řidiče pak přechází na tuto osobu.





V Rakouském zákoně je jasně uvedeno, že právo správního orgánu požadovat tyto informace má přednost před právem vlastníka motorového vozidla odmítnout podat informaci o řidiči.

Nejčastější přestupky, na něž se objektivní odpovědnost provozovatele vozidla vztahuje, jsou:

- předjíždění mezi jízdami pruhy,
- nedodržení maximální povolené rychlosti,
- jízda na červenou,
- špatné parkování,
- dlouhá jízda v levém jízdním pruhu, aj.

5.4.3 Povinná výbava motorových vozidel v Rakousku

Povinná výbava v Rakousku je shodná s povinnou výbavou České republiky. Rakousko je také vázáno tzv. vídeňskou úmluvou o silničním provozu.

	ANO, všechny osoby opouštějící vozidlo v důsledku poruchy, defektu nebo nehody musejí mít oblečen reflexní oděv splňující standard EN 471 (oranžová, červená, žlutá).
	ANO
	ANO
	NE

Obrázek č. 18: Povinná výbava motorových vozidel v Rakousku [44]

5.4.4 Problematika podélné bezpečné vzdálenosti v Rakousku

V **Rakousku** v § 18 StVO Hintereinanderfahren je bezpečná vzdálenost definována v obecné rovině, jako vzdálenost potřebou pro bezpečné zastavení vozidla řidičem v případě, že vozidlo před ním prudce změni směr, popřípadě zastaví.

Průměrná reakční doba řidičů je cca 1 sekunda, 2. sekunda slouží ke kompenzaci rozdílu brzdné dráhy. Z tohoto důvodu se v Rakousku doporučuje minimální bezpečná vzdálenost **2 sekundy**.

5.4.5 Oprávnění k provádění výuky a výcviku

Provádět výuku a výcvik může pouze osoba, která dosáhla věku minimálně 21 let, absolvovala úplné střední vzdělání zakončené maturitní zkouškou, doloží tříletou řidičskou praxí, dobrou pověst a bezdeliktност v silniční dopravě. Lékařské a psychologické vyšetření není požadováno. [4]

Délka odborné přípravy činí přibližně 6 let a probíhá pod dohledem určeného a schváleného učitele autoškoly. [4]

5.4.6 Náplň školení a struktura kurzu

V Rakousku existují tři možnosti, jak se připravit k řídičské zkoušce:

- 1) celá teoretická výuka a praktický výcvik je absolvován v autoškole – v tomto případě musí být minimální věk žadatele 17,5 roků a musí absolvovat minimálně 40 hodin teorie a 20 hodin praktických jízd,
- 2) výuka a výcvik jsou zahájeny v autoškole, následující praktický výcvik je pod dohledem neučitele (toto platí pro všechny kategorie řídičského oprávnění, s výjimkou skupiny „A“) – v tomto případě musí být minimální věk žadatele 17,5 let a musí absolvovat minimálně 8 hodin teorie a 8 hodin praktických jízd než zahájí výcvik pod dohledem neučitele. [4]

Vozidlo používané pro výcvik pod dohledem neučitele musí být označeno cedulkou „L Übungsfahrt“. Cedula musí být umístěna na dobře viditelném místě, mít světle modré pozadí a bílý nesmazatelný text. [4]



Obrázek č. 19: Označení výcvikového vozidla [43]

- 3) teoretická výuka i praktický výcvik jsou absolvovány v autoškole, v kombinaci s praktickými jízdami pod dohledem neučitele (platí pouze pro skupinu „B“). Minimální věk žadatele o řídičský průkaz je 16 let. Teoretickou přípravu žák absolvuje v autoškole, dle varianty č. 1. Následuje základní trénink (před zahájením výcviku pod dohledem neučitele). Během přípravy s neučitelem, je žák povinen absolvovat také dvě vyučovací hodiny praktických jízd s učitelem autoškoly. Rychlost jízdy výcvikového vozidla s neučitelem nesmí přesáhnout 80km/hod na silnicích a 100km/hod na rychlostních komunikacích, toto vozidlo musí být označeno cedulkou

„L17 Ausbildungsfahrt“. Žák musí s neučitelem prokazatelně najezdit alespoň 3 000 km (nutné vést knihu jízd). [4]



Obrázek č. 20: Označení výcvikového vozidla [43]

Tento systém umožňuje získání řidičského oprávnění již v 17 letech. Avšak tato osoba smí samostatně řídit pouze vozidlo označené symbolem „L17“. Do dosažení věku 18 let platí stejné omezení rychlosti jako při praktické přípravě s neučitelem. [4]

V rámci variant č. 2 a 3 platí zvláštní podmínky pro žáky i pro neučitelé:

- neučitel musí být držitelem odpovídajícího řidičského oprávnění minimálně po dobu 7 let,
- v předchozím období nesmí být neučitel pokutován za závažné přestupky,
- maximální hladina alkoholu v krvi obou osob během praktického výcviku nesmí přesáhnout hranici 0,1 promile,
- k provádění výcviku musí mít neučitel speciální povolení dopravního úřadu,
- uchazeč o řidičské oprávnění musí absolvovat předepsané lékařské vyšetření,
- výcvikové vozidlo nemusí být vybaveno dvojím ovládním. [4]

5.4.7 Zkoušky odborné způsobilosti žadatelů o řidičská oprávnění





















Aby byl žák připuštěn k závěrečné praktické jízdě, musí doložit úspěšné absolvování zkoušky teoretické (ve formě testu), dále předložit k nahlédnutí knihu jízd a rovněž doložit, že část jízd byla absolvována na dálnici, silnicích mimo obec a také v noci. [4]

5.4.8 Řidičský průkaz na zkoušku

Stejně jako v Německu i v Rakousku platí dvouleté zkušební období. Toto období se vztahuje na držitele prvního řidičského oprávnění skupiny A, B, C1, C a D. Řidiči ve zkušebním období musí dodržovat určitá pravidla. Jedním z nich je povolená maximální hladina alkoholu 0,1 promile v krvi. V případě spáchání závažného deliktu (či odebrání řidičského průkazu) se pachatel musí podrobit další přípravě. V případě překročení maximální povolené hladiny alkoholu v krvi či spáchání méně závažného přestupku je stanovena povinnost navštěvovat speciální dopravně psychologický kurz a automaticky se zkušební období prodlužuje o jeden rok. Ze strany úřadů je možno takto postupovat až třikrát. Avšak v případě, že i po třetím prodloužení zkušební doby přijde řidič opět do konfliktu se zákonem, je mu řidičské oprávnění definitivně odebráno. Po uplynutí zkušební doby se řidičský průkaz stává definitivní. [4]

5.5 Srovnání vybraných specifik mezi ČR a zahraničím

Tabulka č. 9: Srovnání vybraných specifikací mezi ČR a zahraničím [autor]

Problematika	Česká republika	Slovensko	Polsko	Rakousko	Německo
Objektivní odpovědnost provozovatele vozidla	ANO (zákon č. 361/2000 Sb.)	ANO (zákon č. 68/201 Sb.)	–	ANO (Kraftfahrzeuggesetz 1967)	ANO (Straßenverkehrsgesetz a Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung)
Povinná výbava motorového vozidla	ANO (vyhláška č. 341/2002 Sb.)  - ANO  - ANO  - ANO  - NE	ANO  - ANO  - ANO  - ANO  - NE	ANO (nařízení ministra infrastruktury o technických podmínkách vozidel a rozsahu nezbytného vybavení)  - NE  - ANO  - Dopr.  - ANO	ANO  - ANO  - ANO  - ANO  - NE	ANO  - NE  - ANO  - ANO  - NE
Bezpečná vzdálenost	Není přesně definována (Zákon č. 361/2000 Sb.)	U řidičů motorových vozidel jedoucích na dálnici pravidlo 2 s Vozidla kategorie M3, N2, N3 –	Přesně definována pouze v případě minimální vzdálenosti mezi vozidly v tunelech delších	Definována pouze v obecné rovině, doporučeno 2 s pravidlo (StVO Hintereinanderfahren)	Definována jako vzdálenost 5/10 poloviny hodnoty tachometrové rychlosti (Straßenverkehrs-Ordnung - StVO)

		pravidlo 3 s (zákon č. 8/2009 Sb.)	než 500 m („Kodeks drogowy“)		
Minimální věk pro udělení ŘO	Česká republika	Slovensko	Polsko	Rakousko	Německo
14	-	-	AM	-	-
15	AM	AM	-	moped (se souhlasem zákonného zástupce)	moped
16	A1	A1, B1	A1, B1, T (se souhlasem zákonného zástupce)	F (zemědělské traktory – tato skupina je platná pouze v Rakousku)	AM, A1, L a T
17	B1, T	B, T	-	B - L17	B, B+E (s doprovodem)
18	A2, B, C1, B+E, C1+E	A2, B+E, C1, C1+E	A2, B, B+E	B, C (ne profesionální řidiči), C1, B+E, C1+E	A2, B, B+E, C1, C1+E
20	-	-	A (podmínkou jsou 2 roky držení sk. A2)	-	A, A2
21	C, C+E, D1+E	C, C+E, D1, D1+E	C, C+E, C1, C1+E	A, D, C+E, D+E,	C, C+E, D1, D1+E, tříkolky sk. A
24	A, D, D+E	A, D, D+E	A, D, D+E, D1, D1+E	-	D, D+E, A
Zkouška odborné způsobilosti	Česká republika	Slovensko	Polsko	Rakousko	Německo
Předpisy o provozu na poz. komunikaci	ANO formou testu: - 25 zkušebních otázek - maximální dosažitelný počet bodů 50 - minimální hranice pro absolvování 43 bodů	ANO formou testu: - 27 zkušebních otázek - maximální dosažitelný počet bodů 55 - minimální hranice pro absolvování 50 bodů	ANO formou testu: - 18 otázek - minimální hranice pro absolvování je správné zodpovězení 16 otázek	ANO formou testu	ANO formou testu: - 20 otázek
Ovládání a údržba vozidla	ANO (u skupin C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D nebo D+E)	ANO (u skupin C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D nebo D+E a T)	ANO (součást testu)	-	-
Praktická jízda výcvikovým vozidlem	ANO	ANO	ANO	ANO (po předložení knihy jízd – část jízd musí být absolvována na dálnici, silnicích mimo obec a také v noci)	ANO
Řidičský průkaz na zkoušku	NE	NE	NE	ANO (na dobu 2 let)	ANO (na dobu 2 let)

6 ANALÝZA NEHODOVOSTI

Dle § 47, zákona č. 361/2000 Sb., je dopravní nehoda definována jako: „*Událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.*“^[71]

Základní znaky dopravní nehody:

- **Musí se odehrát v silničním provozu** – za dopravní nehodu se tedy nepovažuje událost, ke které došlo na poli, zahradě, v lese atd. Musí se odehrát na dálnicích, silnicích, místních a účelových komunikacích. [14]
- **Škoda na majetku, zdraví osoby nebo na životě** – škoda je brána jako škoda přímá, která je způsobena v příčinné souvislosti s nehodovou událostí v silničním provozu. [14]
- **Přímá souvislost s provozem vozidla** – při nehodě musí být vozidlo v pohybu - při jízdě, zároveň není podstatné, zda bylo řízené řidičem, nebo se pohybovalo bez něj. Nezáleží, zda se jedná o vozidlo motorové, nemotorové nebo tramvaj. [14]
- **Nepředvídatelnost a předvídatelnost** – i když jsou dopravní nehody neočekávané situace, lze očekávat, že k nim dojde z jednání účastníka, počasí či stavu vozovky. V tomto případě je však problém určení hranice předvídatelnosti. Předvídatelnost je z velké části závislá na psychických dispozicích člověka. [14]

Aby byla událost považována za dopravní nehodu, je nutné, aby došlo k naplnění všech výše uvedených znaků dopravní nehody.

Dle údajů Světové zdravotnické organizace zemře na celém světě ročně při automobilových nehodách okolo 1,2 miliónu lidí a přes 50 miliónů osob se zraní. Vůbec první smrtelná automobilová nehoda se stala již v roce 1898 v Anglii. Její obětí byl dvaadvacetiletý obchodník Henry Lindfield. Kvůli selhání brzd i řízení v té době

[71] Česká republika. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2010, o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: *Sbírka zákonů*. Česká republika, 2010.

nepovolenou rychlostí 30 kilometrů v hodině ztratil nadvládu nad svým automobilem a jízdu ukončil až náraz do stromu. Vlivem zranění a pooperačního šoku zemřel následující den v nemocnici. [9]

Ještě o dva roky dříve se stala obětí dopravní nehody dvačtyřicetiletá Angličanka Bridget Driscollová, kterou srazil automobil jedoucí na tehdejší dobu nezvyklou rychlostí asi osm kilometrů v hodině. Šokovaná společnost si kladla otázky, co bude za pár let, až vozy dosáhnou rychlosti až dvaceti kilometrů za hodinu a obětí automobilové nehody by mohly být i tři osoby denně. [9]

Podle RoadPeace, britské charitativní organizace sdružující oběti dopravních nehod, zahynulo od té doby na celém světě přes 30 miliónů lidí. Nemalé jsou i materiální ztráty, zdravotní výlohy a další náklady spojené s řešením dopravních nehod, které se podle Světové zdravotnické organizace odhadují na cca 530 miliard dolarů ročně. [51], [69]

6.1 Nehodovost na pozemních komunikacích České republiky

Nehodovost je v České republice sledována již od 50. let. Ve svém počátku vlivem nízké úrovně motorizace nebyla považována za vážný problém, avšak nárůstem úrovně motorizace od počátku let 60. zaznamenal počet usmrcených prudký nárůst. Po roce 1989 došlo k částečnému uvolnění politických a ekonomických poměrů, uvolnění trhu se zahraničními automobily a tím pádem i k růstu počtu motorových vozidel v silničním provozu. [59]

Daná problematika prošla během posledních let značným vývojem. V současnosti je jedním z nástrojů hodnocení bezpečnosti Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období let 2011 až 2020. Tato strategie vytyčuje cíle, základní principy i návrhy konkrétních opatření směřujícím k zásadnímu snížení nehodovosti na silnicích v České republice. První národní strategie schválená v roce 2004 měla za cíl snížit počet usmrcených v silničním provozu do roku 2010 na 50% úrovně z roku 2002, tj. na cca 650 osob.

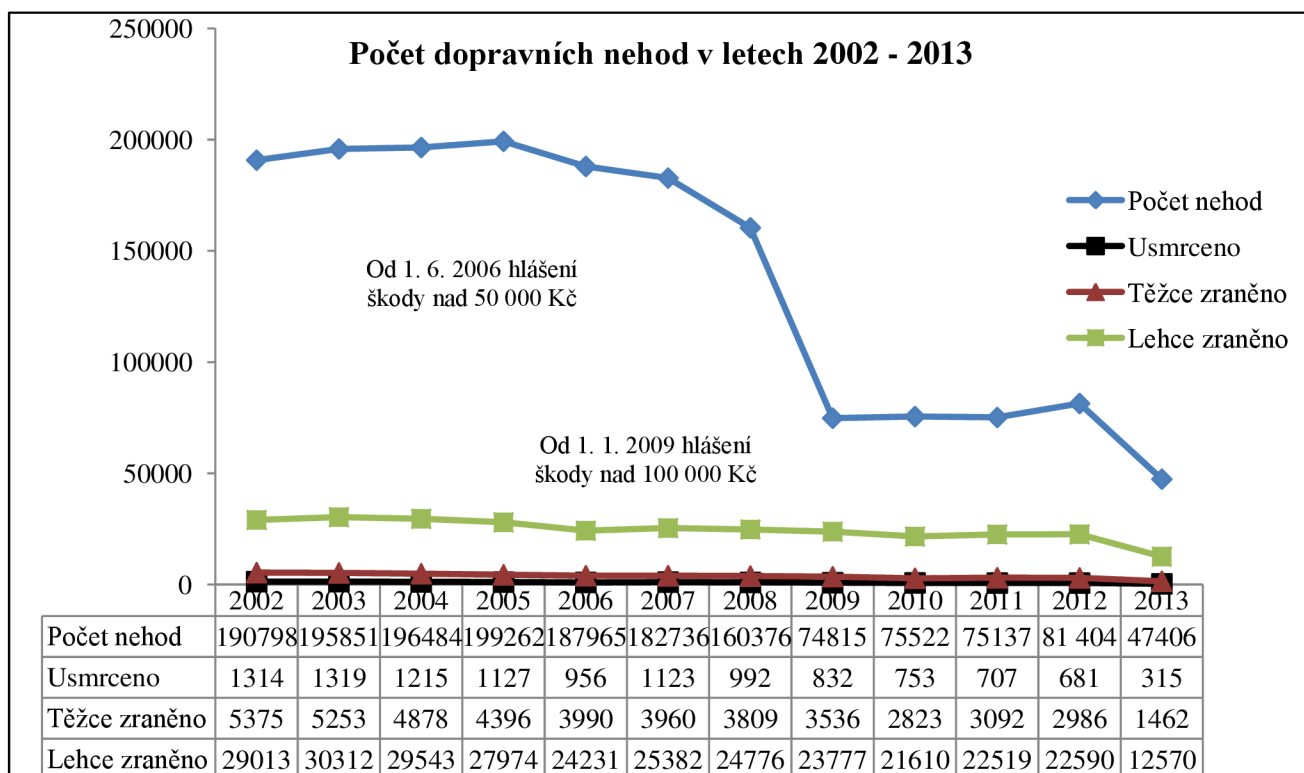
Z dlouhodobějšího hlediska mají ukazatelé nehodovosti spíše klesající tendenci, avšak v roce 2006 a 2009 došlo ke změně hranice výše hmotné škody pro povinnost hlásit dopravní nehodu policii. **Proto nelze tyto údaje považovat za zcela objektivní v posuzování trendu nehodovosti.**

K 30. 6. 2013 bylo v České republice registrováno 4 755 644 osobních motorových vozidel. Čímž došlo za první polovinu roku 2013 k zvýšení oproti konci roku 2012 o 56 844 motorových vozidel. [55]

Mimo zvýšení počtu motorových vozidel v porovnávaném období, dochází také k růstu dopravního výkonu ve výši 4 % ročně. Významným zjištěním v tomto případě je, že vývoj základních ukazatelů nehodovosti neodráží nárůst počtu vozidel a dopravního výkonu. [39]

Základní obraz nehodovosti a jejich následků na pozemních komunikacích České republiky je vyobrazen na následujícím grafu.

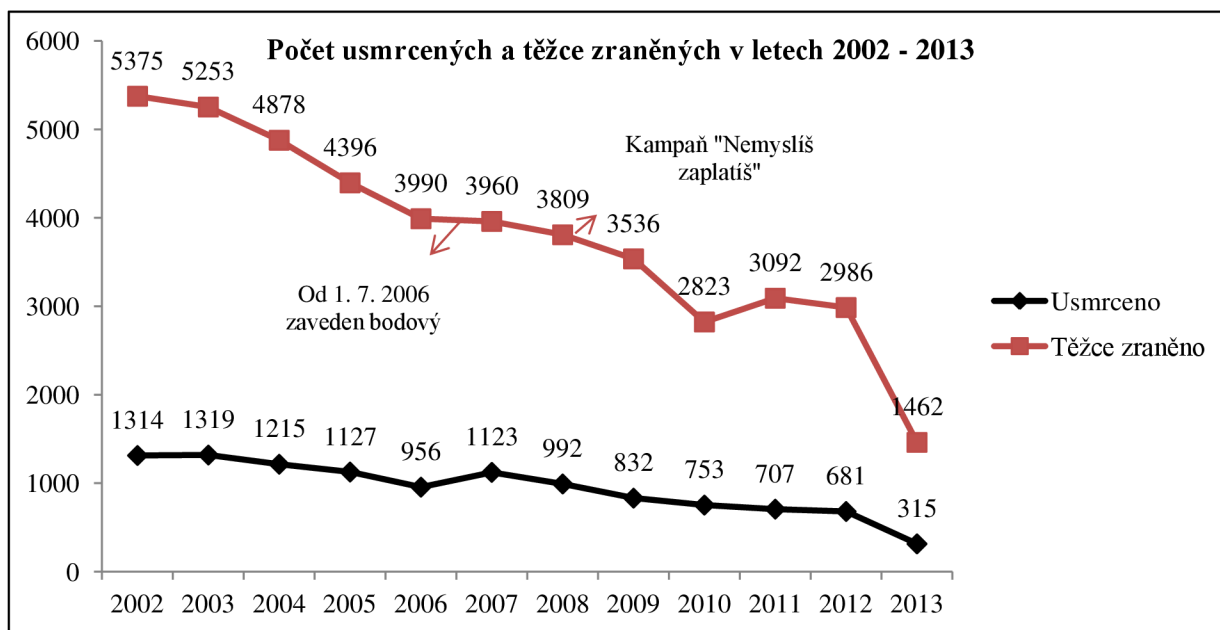
Graf č. 3: Počet dopravních nehod v letech 2002 - 2013 [59]



* statistické údaje jsou uvedeny do června roku 2013

1. července 2006 nabyl v účinnost zákon č. 411/2005 Sb., o silničním provozu, jež novelizoval zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Tato novelizace byla postavena na řadě nových preventivních opatření a jejich postihů.

Graf č. 4: Počet usmrcených a těžce zraněných v letech 2002 - 2013 [59]



* statistické údaje jsou uvedeny do června roku 2013

Každá dopravní nehoda s následkem smrti je Policií České republiky evidována, z výše uvedeného grafu je patrné, že do roku 2012 došlo k cca 48% snížení počtu usmrcených na pozemních komunikacích České republiky, což se přibližuje cíli První národní strategie, která si kladla za cíl snížit počet mrtvých do roku 2010 na cca 650 osob.

V roce 2012 byl počet usmrcených osob na českých silnicích nejnižší od roku 1995, kdy podle statistických údajů PČR zahynulo **656** osob. Od roku 2008 počty mrtvých na českých silnicích klesají. [59]

Domnívám se, že mezi hlavní změny v pravidlech podílejících se na snížení nehodovosti a následně i snížení počtu mrtvých na českých silnicích patří:

Bodový systém - zásadní změnou vedoucí k snížení počtu a následků dopravních nehod v České republice je zavedení bodového systému. Jeho zavedení bylo obsaženo v rámcové Národní strategii bezpečnosti silničního provozu a patří k osvědčeným opatřením používaným i v zahraničí. Hlavním cílem bodového systému je odradit řidiče motorových vozidel od porušování pravidel provozu na pozemních komunikacích, eliminovat ty řidiče,

jenž se opakovaně dopouští závažných dopravních přestupků a jsou tím pro své okolí nebezpeční, k tomuto má dopomoci hrozba ztráty řidičského průkazu. [28]

Přestože řada řidičů po zavedení bodového systému začala striktně dodržovat pravidla silničního provozu, v roce 2007 došlo opětovně k nárůstu dopravních nehod. Tento nárůst lze do značné míry přičíst negativní mediální kampani, politickému zpochybňování významu a účinnosti bodového systému a dále pak z důvodu chybějícího prvku zvýšené vymahatelnosti. [28]

Celoroční svícení – nově byla zavedena povinnost celodenního a celoročního svícení, což značnou měrou napomohlo k lepší viditelnosti motorových vozidel a tím dle mého k snížení některých zbytečných nehod.

Jízda pod vlivem alkoholu a drog – pro osoby řídících pod vlivem alkoholu a omamných látek byly zavedeny vyšší sankce a taktéž se jízda pod vlivem alkoholu a drog stala trestným činem. V případě, že obecní policie pojme podezření, že je řidič pod vlivem alkoholu, je jí umožněno provést orientační dechovou zkoušku. V případě pozitivního výsledku může policie zadržet řidičský průkaz nebo zabránit v další jízdě.

Povinné dětské autosedačky – byla zavedena povinnost používání dětských autosedaček na všech typech komunikací (s výjimkami početnějších rodin v § 6, odst. 1f).

Povinné přilby pro cyklisty – u cyklistů mladších 18 let byla zavedena povinnost použití ochranné přilby schváleného typu, což samo o sobě k snížení počtu nehod jako takových nevede, avšak používání ochranných pomůcek vede k snížení počtu úmrtí a těžce zraněných na našich komunikacích.

Předjíždění cyklistů – v případě, že chce řidič předjíždět cyklistu, musí dát vždy znamení o změně směru jízdy, a to i v případě, že nevybočuje ze svého směru jízdy. Nově bylo povoleno předjíždění cyklistů také v křižovatce a v její těsné blízkosti.

Telefonování za jízdy – při jízdě ve vozidle nesmí řidič držet v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení.

Další z řady preventivních opatření vedoucích ke snížení dopravních nehod jsou dle mého názoru bezpečnostní kampaně. V roce 2008 patřily mezi nejznámější kontroverzní kampaně „**Nemyslíš, zaplatíš**“, která se zaměřovala na věkovou skupinu řidičů do 25 let a nejčastější příčiny jejich dopravních nehod. A dále kampaně „**Domluvme se!**“, která byla

zaměřena převážně na mladé řidiče a řidiče pod vlivem alkoholu. Hlavním sloganem kampaně bylo: „*Pokud pojedete za zábavou autem, domluvte se, kdo bude řídit a nebude pít alkohol.*“^[21]

Dalším z aspektů snižující počet dopravních nehod je posílení preventivních aktivit Policie ČR a zvýšení namátkových kontrol.

Z výše uvedeného, dle mého názoru, vyplývá, že každé zavedené opatření má za následek snížení počtu nehod.

6.2 Hlavní příčiny dopravních nehod na komunikacích České republiky

Mezi hlavní příčiny dopravních nehod na komunikacích České republiky patří především:

- **Nepřiměřená rychlost** – nepřizpůsobení rychlosti hustotě provozu, nepřizpůsobení rychlosti viditelnosti, nepřizpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu, nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky, nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky, překročení předepsané rychlosti stanovené pravidly, překročení rychlosti stanovené dopravní značkou, nepřizpůsobení rychlosti bočnímu nárazovému větru, jiný druh nepřiměřené rychlosti.
- **Nesprávné předjíždění** – předjíždění vpravo, předjíždění bez dostatečného bočního odstupu, předjíždění bez dostatečného rozhledu, při předjíždění došlo k ohrožení předjížděného řidiče, předjíždění vlevo vozidla odbočujícího vlevo, předjíždění v místech, kde je zakázáno dopravní značkou, při předjíždění byla přejetá podélná čára souvislá, bránění v předjíždění, přehlédnutí již předjíždějícího souběžně jedoucího vozidla, jiný druh nesprávného předjíždění.

^[21] BESIP. [online]. [cit. 2013-10-05]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/>

- **Nedání přednosti v jízdě** – jízda na červené světlo, nedání přednosti proti příkazu dopravní značky „STŮJ, DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ“, nedání přednosti vozidlu přijíždějícímu zprava, nedání přednosti při odbočování vlevo, nedání přednosti tramvaji, která odbočuje, nedání přednosti protijedoucímu vozidlu při objíždění překážky, nedání přednosti při zařazování do proudu jedoucích vozidel, nedání přednosti při vjíždění na silnici nebo nedání přednosti při otáčení nebo couvání, nedání přednosti při předjíždění z pruhu do pruhu, nedání přednosti chodci na vyznačeném přechodu, nedání přednosti při odbočování vlevo souběžně jedoucímu vozidlu, jiné nedání přednosti.
- **Nesprávný způsob jízdy** – jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru, vyhýbání bez dostatečné boční vůle, nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem, nesprávné otáčení nebo couvání, chyby při udání směru jízdy, bezohledná agresivní neohleduplná jízda, náhle bezdůvodné snížení rychlosti jízdy, zastavení, řidič se plně nevěnoval řízení vozidla, samovolné rozjetí nezajištěného vozidla, vjetí na nezpevněnou krajnici, nezvládnutí řízení vozidla, jízda jednosměrnou ulicí, silnicí, jiný druh nesprávného způsobu jízdy.

Hlavní příčinou úmrtí na českých silnicích je **nepřiměřená rychlost**, avšak hlavní příčinou vzniku nehody jako takové je **dlouhodobě nesprávný způsob jízdy** (viz příloha č. 2).

Nejčtenější a nejtragičtější příčiny nehod řidičů motorových vozidel v letech 2010 - 2012 jsou pak dle statistik PČR konkrétně:

- řidič se plně nevěnoval řízení vozidla,
- nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky,
- nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem,
- nesprávné otáčení nebo couvání,
- jiný druh nesprávné jízdy,

- nezvládnutí řízení vozidla,
- nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky,
- nedání přednosti upravené dopravní značkou „DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ!“,
- vjetí do protisměru,
- vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu. [59]

Nejvíce nehod v letech 2010 – 2012 bylo dle statistik Policie České republiky spácháno řidiči motorového vozidla, v roce 2012 to bylo cca 86,5 % všech nehod (cca 92 % mrtvých). Z cca 52 % se jednalo o řidiče s řidičským oprávněním skupiny B. V následující tabulce je znázorněn vývoj jednotlivých příčin nehod řidičů motorových vozidel v letech 2010 – 2012.

Tabulka č. 10: Nejčtenější příčiny nehod dle PČR [59]

Nejčtenější příčiny nehod	Roky			Rozdíly v letech	
	2010	2011	2012	2010/2011	2011/2012
Řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	12332	13084	13517	752	433
Nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky	8490	6211	7407	-2279	1196
Nesprávné otáčení nebo couvání	5554	5744	5879	190	135
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	6078	5719	6306	-359	587
Jiný druh nesprávné jízdy	4775	5019	5381	244	362
Nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	3557	4205	4102	648	-103
Nezvládnutí řízení vozidla	3470	3703	4315	233	612
Nedání přednosti upravené dopravní značkou „DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ!“	3576	3508	3553	-68	45
Vjetí do protisměru	2458	2317	2371	-141	54
Vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu	2443	2045	2206	-398	161

Nejčtenější příčinou dopravních nehod v letech 2010 – 2012 je **nevěnování potřebné pozornosti řízení vozidla** (téměř 1/5 z počtu nehod – 19,2 %). Dle § 5, odst. 1, písm. b) zákona č. 361/2000 Sb., je řidič povinen „*věnovat se plně řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích.*“^[71] V dnešní době přetechnizovaných motorových vozidel odpoutává řidičovu pozornost spousta věcí, laděním

[71] Česká republika. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2010, o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: *Sbírka zákonů*. Česká republika, 2010.

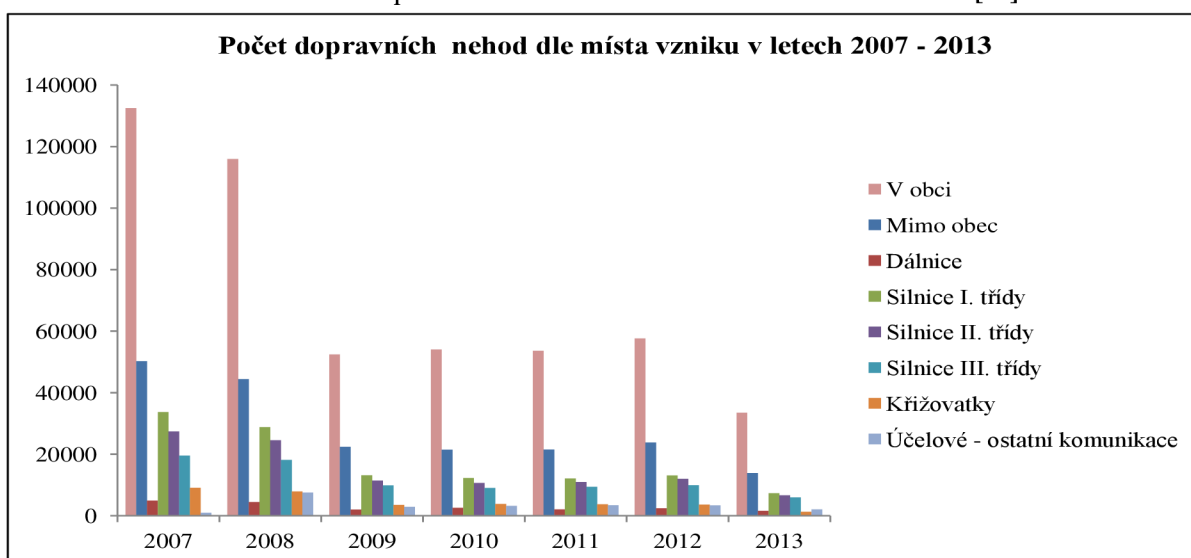
rádia, nastavováním topení či klimatizace a sledováním navigace začínaje, po rozhovory se spolujezdci konče. Tyto faktory snižují řidičovu pozornost od sledování situace na pozemní komunikaci a vzniká riziko nebezpečné situace až dopravní nehody. Od roku 2010 došlo v této kategorii k nárůstu téměř o **1185** nehod. **Nepřizpůsobení rychlosti a stavu vozovky** (10,5 %), kde v roce 2011 došlo k rapidnímu poklesu o **2279** nehod, avšak v roce 2012 byl opět zaznamenán vzestup těchto nehod o **1196** oproti roku 2011, **nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem** (9 %), kde opět došlo v roce 2011 k poklesu těchto nehod o **359**, avšak v roce 2012 byl opět zaznamenán nárůst o **228** nehod proti roku 2010.

Tyto tři příčiny představují podle statistik Policie České republiky přibližně 40 % celkového počtu nehod řidičů motorových vozidel.

6.3 Vývoj počtu dopravních nehod v extravilánu a intravilánu

Ačkoli již od roku 1997 probíhají bezpečnostní opatření vedoucí ke snížení počtu dopravních nehod v obcích – 1. 10. 1997 snížení rychlostního limitu z 60 km/h na 50 km/h, realizace uklidňovacích opatření zaměřených na chodce (přechody, zužování komunikace, instalace ostrůvků, prahů pro snížení rychlosti...), omezení rychlosti v rizikových místech, intenzivnější dohled dopravní policie či zkvalitněním dopravního značení, stále obce a silnice třetí třídy drží prvenství, co se místa vzniku dopravních nehod týče. [54]

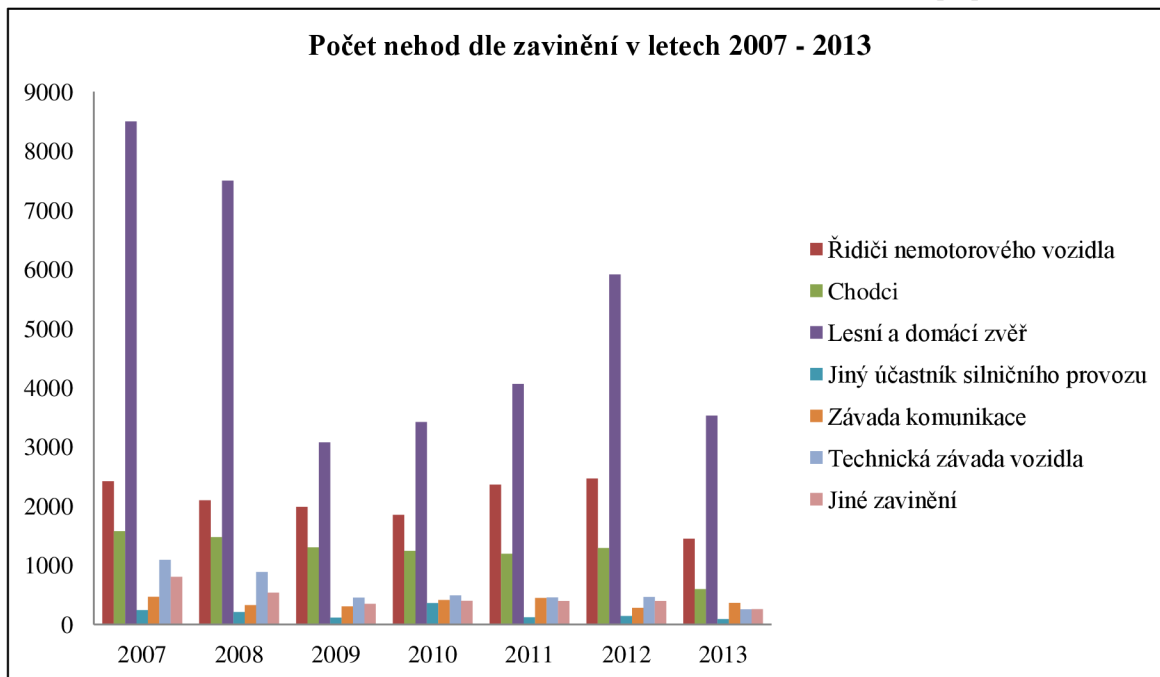
Graf č. 5: Počet dopravních nehod dle místa vzniku v letech 2007 - 2013 [59]



* statistické údaje jsou uvedeny do června roku 2013

S těmito údaji úzce souvisí také množství počtu nehod zaviněných lesní a domácí zvěří, které se zařadilo za řidiči motorového vozidla na druhou příčku viníků dopravních nehod.

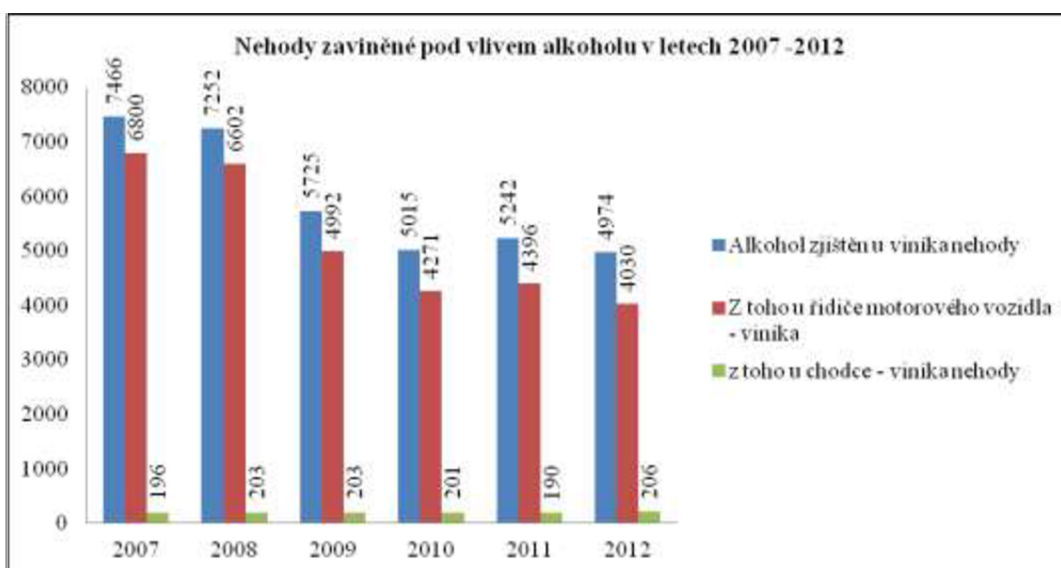
Graf č. 6: Počet nehod dle zavinění v letech 2007 - 2013 [59]



* statistické údaje jsou uvedeny do června roku 2013

6.4 Nehody způsobené pod vlivem alkoholu

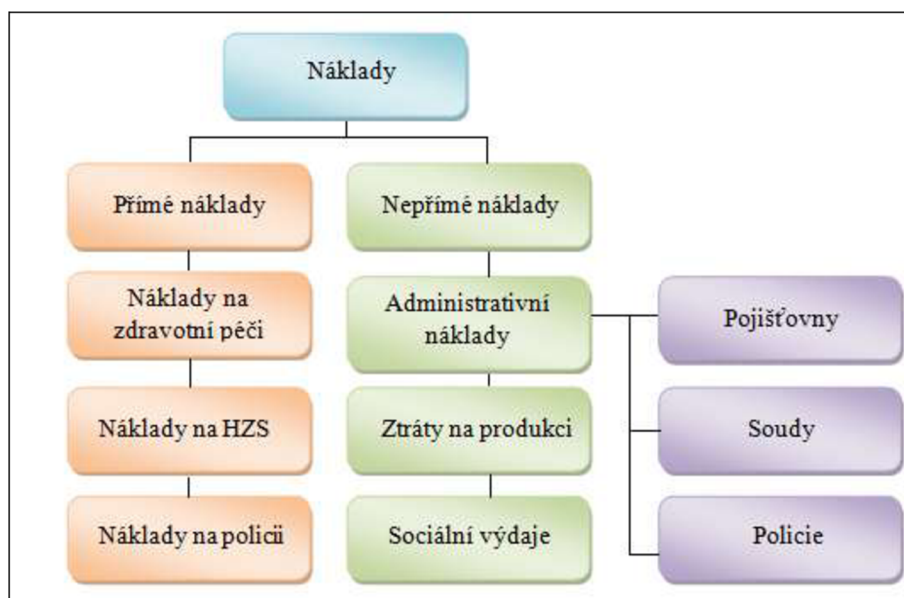
Graf č. 7: Nehody zavinění pod vlivem alkoholu [59]



Nehody způsobené pod vlivem alkoholu mají v posledních letech sestupnou tendenci, avšak jsou nahrazovány nehodami způsobenými pod vlivem jiných návykových látek a léků. V tomto směru však chybí hodnověrné údaje o počtu nehod pod vlivem těchto látek. [39]

6.5 Ekonomický dopad nehodovosti

Dopravní nehody nemají pouze sociální dopad na životy lidí, ale také mimořádně vysoké ekonomické ztráty, které v konečném důsledku mají dopady i na výdajovou stránku státního rozpočtu. Výpočet ekonomických ztrát z nehodovosti vychází z vyčíslení přímých a nepřímých nákladů (viz obr. č. 21)



Obrázek č. 21: Výpočet ekonomických ztrát z nehodovosti [66]

V České republice je výpočet ekonomických ztrát z nehodovosti prováděn Centrem dopravního výzkumu. Náklady zohledňují závažnost následku nehody a vyčíslují průměrné jednotkové náklady pro smrtelné, těžké a lehké zranění a pro nehody jen s hmotnou škodou. Tyto hodnoty jsou pak každoročně aktualizovány průměrnou meziroční mírou inflace udávanou ČSÚ. Náklady za rok 2011 jsou uvedeny v následující tabulce. [39]

Tabulka č. 11: Výše ztrát z dopravní nehodovosti za rok 2011 [26]

	Počet osob (nehod)	Ztráty Kč/osobu	Celkové ztráty
Výše ztrát na lidských životech (zemřeli do 30 dnů po DN)	773	18 572 290	14 356 380 170
Výše ztrát v důsledku těžkých zranění	3 026	4 783 202	14 473 969 252
Výše ztrát v důsledku lehkých zranění	22 519	508 782	11 457 261 858
Výše ztrát z nehod jen s hmotnou škodou	54 651	226 676	12 388 070 076
Celkové ztráty za rok 2011 v Kč		52 657 681 356	

V roce 2011 došlo ke snížení celkových nákladů u nehod pouze s hmotnou škodou. Důvodem tohoto poklesu je pokles registrovaných nehod Policií České republiky. Uváděné ztráty nezachycují neregistrované nehody, tzn. nehody, které skutečně nastaly, ale díky zvýšení hranice ohlašovací povinnosti nebyly hlášeny PČR.

Do ztrát nejsou zahrnovány subjektivní hodnoty, jako je bolest, žal a utrpení, které byly dlouhou dobu považovány za neměřitelné škody. Jejich vyčíslení v konkrétním případě není jednoduché a stanovení určité částky je dosti subjektivní a individuální záležitostí.

6.6 Dotazníkové šetření

Zdrojem pro vyhodnocení dotazníkového průzkumu jsou odpovědi získané formou anonymního dotazníku (jeho náhled je uveden v příloze č. 3), který byl rozdělen na dvě části - část obecnou a část odbornou. Dotazník byl mezi respondenty předáván osobně.

Celkově se dotazníkového průzkumu zúčastnilo **150 respondentů** z řad běžných řidičů, tedy neprofesionálů. Tito řidiči byli vybráni záměrně, protože dle statistických údajů (viz příloha č. 2) byli v letech 2007 – 2012 nejčastějšími viníky dopravní nehody právě řidiči vlastníci řidičské oprávnění skupiny **B**. V obecné části odpovídali respondenti na 21 otázek a měli zpravidla na výběr z několika možností, u vybraných otázek bylo možné uvést i několik variant. Odborná část obsahovala otázek 12 a na každou z nich byla možná pouze jedna správná odpověď.

6.6.1 Obecná část dotazníkového šetření

Výsledky obecné části dotazníkového průzkumu jsou uvedeny v příloze č. 4. Průzkumu se zúčastnila náhodně vybraná skupina **150** respondentů, ve věku od 16 do 81 let a v **67 %** se jednalo o muže.

Ze 150 dotázaných respondentů se **37 %** přiznalo, že nedodržují pokaždé pravidla silničního provozu, ve většině případů se jednalo o překročení maximální povolené rychlosti, předjíždění na plné čáře, nepoužívání směrových ukazatelů, nepoužívání bezpečnostních pásů (**17 %** respondentů se nepoutá vůbec a **25 %** respondentů se poutá pouze v případě, že jsou řidiči motorového vozidla) či nezastavení na stopce. I přes toto poměrně vysoké číslo, bylo pouze **27 %** respondentů v posledních 5 letech pokutováno policií České republiky. V pokutovaných případech se jednalo hlavně o překročení povolené rychlosti, používání mobilního přístroje za jízdy a porušení zákazu vjezdu. V ani jednom z pokutovaných případů nešlo o alkohol, přesto že se **31 %** dotázaných přiznalo, že před nebo během jízdy požílo alkohol, či jinou návykovou látku. Z dotazníkového šetření vyplývá, že jízda pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky není spojena pouze s mladými začínajícími řidiči, k řízení pod vlivem alkoholu se přiznali respondenti napříč věkovým spektrem, překvapivě i nejstarší účastník dotazníkového šetření, jemuž je 81 let. Z analýzy statistiky nehodovosti vyplývá, že dopravní nehody spáchané v roce 2012 pod vlivem alkoholu tvořily dle Policie **6,7 %** z celkového počtu nehod.

V závislosti na výsledcích dotazníkového průzkumu je s podivem, že číslo pokutovaných řidičů je takto nízké. V tomto ohledu se běžný řidič obává trestu, který může reálně přijít. Jestliže však získá zkušenost, že při porušování pravidel nepotká žádné policejní vozidlo, není ani jednou zastaven a ani jednou pokutován, tak lehko nabývá dojmu, že se mu nemůže nic stát. De facto je tak ve svém chování podporován.

Paradoxem však zůstává, že přestože se **31 %** dotázaných přiznalo k jízdě pod vlivem alkoholu, či jiné návykové látky, na otázku hrozby při řízení motorového vozidla se s **23 %** dostaly na první místo právě osoby pod vlivem alkoholu, či jiné návykové látky. Hned za nimi jsou to s **19 %** agresivní řidiči a s **17 %** řidiči senioři. Zajímavostí jsou ženy za volantem, které za hrozbu považují **3 %** dotázaných.

Co se týče přímé účasti při dopravní nehodě, **10 %** dotázaných přiznalo, že svou vinou zavinili dopravní nehodu, **12 %** dotázaných bylo na straně řidiče poškozeného a **15 %** respondentů zažilo dopravní nehodu jako spolujezdci.

Co se týče informovanosti českých řidičů, pouze **41 %** z dotázaných si aktivně vyhledává informace o změnách v zákonech souvisejících s provozem na pozemních komunikacích. S tím souvisí také nevědomost v případě hranice výše hmotné škody pro povinnost hlásit dopravní nehodu policii České republiky, kdy **15 %** dotázaných si myslí, že žádná hranice není stanovena a veškerou dopravní nehodu je nutné hlásit.

Ani v otázce dodržování bezpečné podélné vzdálenosti nejsou dotázaní respondenti zajedno. Pravidlo minimálně 2 sekund dodržuje **43 %** z nich, **27 %** respondentů nijak neurčuje bezpečnou vzdálenost a **30 %** z nich spoléhá na své schopnosti a zkušenosti.

70 % respondentů uvedlo, že cestují často do zahraničí, poměrně vysoké číslo je způsobeno z části tím, že do průzkumu byli zahrnuti převážně řidiči Moravskoslezského kraje z pomezí Česko – Polských a Česko – Slovenských hranic. Tyto dvě země byly pak uváděny při cestách do zahraničí nejčastěji, následuje Rakousko, Ukrajina, Maďarsko a Slovinsko.

Hlavní příčinou vzniku nehody jako takové, je dle Policie ČR, dlouhodobě nesprávný způsob jízdy. Při analyzování mnou získaných výsledků z první části dotazníkového průzkumu vyšlo najevo poměrně vysoké číslo respondentů, kteří před či během jízdy požíli alkohol, či jinou návykovou látku. Alkohol zpomaluje smyslové a motorické reakce v závislosti na jeho koncentraci v krvi, tím dochází u řidičů (a nejen u nich) k neschopnosti adekvátně posoudit rychlost, vzdálenost a dochází k horšímu vnímání barev. Vlivem těchto skutečností pak může docházet k jízdě po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru, náhlé snížení či zvýšení rychlosti jízdy, či nezvládnutí řízení motorového vozidla, což spadá do kategorie nesprávného způsobu jízdy.

Další z aspektů přispívající k zvyšování počtu mrtvých je dle mého nepoužívání bezpečnostních pásů, ačkoliv je jejich používání dáno zákonem (§ 9 zákona č. 361/2000 Sb.), z dotazníkového šetření vyplývá poměrně vysoké číslo respondentů, kteří se nepoutají vůbec, nebo se poutají pouze v případě, že jsou sami řidiči.

6.6.2 Odborná část dotazníkového šetření

Odborná část dotazníkového šetření byla zaměřena na samotné řidičské schopnosti respondentů a projevy jejich chování v silničním provozu. Výsledky odborné části dotazníkového průzkumu jsou uvedeny v **příloze č. 4**.

Respondenti se chyb dopouštěli nejvíce v otázkách první pomoci (otázka č. 5 a č. 6). Ačkoliv žadatelé o řidičský průkaz musí zdravotnickou přípravu povinně během výuky v autoškole absolvovat, pouze **34 %** respondentů uvedlo správnou intenzitu stlačení hrudní kosti, a **33 %** respondentů uvedlo správnou frekvenci stlačení hrudní kosti při provádění zevní srdeční masáže. Samotní respondenti následně přiznávají nedostatečné informace, co se první pomoci jako takové týče.

Otázky č. 7, 8, 9, 10 a 11 byly zaměřeny na modelové situace:

- **Otázka č. 7** byla zaměřena na dání přednosti vystupujícím cestujícím z tramvaje. **4 %** (6 osob) respondentů uvedlo, že by za zvýšené opatrnosti objeli tramvaj vlevo (ve 2 případech se jednalo o respondenty ve věku 60 – 65 let, ve 2 případech se jednalo o respondenty ve věku 21 – 24 let a v jednom případě se jednalo o respondenta ve věku 40 – 49 let). Všichni tito respondenti se také v obecné části dotazníkového průzkumu přiznali, že ne vždy dodržují pravidla silničního provozu, ale v posledních 5 letech **nebyli** pokutováni.
- **Otázka č. 8** byla zaměřena na řidiče přijíždějící k přechodu pro chodce. Zde **7 %** respondentů (10 osob) uvedlo, že objede zastavující vozidlo bez použití ukazatele změny směru jízdy (blinkru). I tady se ve dvou případech jednalo o respondenty ve věku 60 – 65 let, ve 4 případech to byli respondenti ve věku 30 – 39 let, ve 3 případech respondenti ve věku 50 – 59 let a v 1 případě o respondenta ve věku do 17 let. Čtyři z deseti respondentů přiznali, že ne vždy dodržují pravidla silničního provozu, 2 přiznali, že byli v posledních 5 letech pokutováni za nedodržení maximální povolené rychlosti.
- **Otázka č. 9** byla zaměřena na přejíždění do druhého jízdního pruhu. **22 %** dotázaných uvedlo, že přejet může za předpokladu, že je řidič auta jedoucího v pruhu, do kterého přejíždějí, pustí. Tato odpověď by byla správná však pouze v případě, že by se v druhém jízdním pruhu nacházel osobní automobil, nikoliv motocykl.
- **Otázka č. 10** byla zaměřena na předjíždění pomalejších motorových vozidel na pozemní komunikaci dělené plnou bílou čarou. Zde **20 %** dotázaných (30 osob) uvedlo, že pomaleji jedoucí vozidla předjede. Z těchto 30 osob jich 5 uvedlo, že bylo v posledních 5 letech pokutováno PČR, ve většině případů se jednalo o překročení maximální povolené rychlosti. Dvě osoby byly přímými viníky dopravní nehody. I u těchto 30 osob se jednalo o respondenty napříč věkovým spektrem.

- **Otázka č. 11** byla zaměřena na odbočování tramvaje vpravo (dání přednosti v jízdě). Zde **6 %** (9 osob) respondentů uvedlo, že bude pokračovat v jízdě, jelikož jsou na hlavní komunikaci.

V odborné části dotazníkového průzkumu se pouze utvrdily informace získané z části obecné, kdy u řidičů, kteří se přiznali k nedodržování pravidel silničního provozu, byli dle mého, zjištěny sklony k většímu hazardování a nerespektování těchto pravidel.

Vzhledem k nepoměru mezi respondenty mužského a ženského pohlaví by nebylo objektivní srovnávat, zda jsou lepšími řidiči ženy, či muži. Jednoznačně se nedá ani říci, která věková skupina řidičů (respondentů) má větší sklony k agresivní jízdě, či nedodržování pravidel silničního provozu.

Ačkoliv si pouze 41 % dotázaných respondentů aktivně vyhledává informace o změnách v zákonech souvisejících s provozem na pozemních komunikacích, většina dopravních nehod, dle mého mínění, nevzniká díky neznalosti zákona, nýbrž z důvodu jeho nerespektování.

6.7 Srovnání základních ukazatelů nehodovosti České republiky a zahraničí

Na následujících grafech je znázorněno srovnání základních ukazatelů nehodovosti České republiky a okolních států dle policejních statistik.

Česká republika

- počet obyvatel – 10 505 445 (k 1. 1. 2012)
- nejčastější příčiny dopravních nehod: řidič se plně nevěnoval řízení vozidla, nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky, nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem, nesprávné otáčení nebo couvání. [59]
- povinnost hlásit dopravní nehodu policii: v případě usmrcení nebo zranění osoby, v případě hmotné škody 100 000 Kč, v případě poškození pozemní komunikace, životního prostředí nebo hmotné škody na majetku třetí osoby, v případě, že účastníci

dopravní nehody nemohou sami zabezpečit obnovení plynulosti provozu na pozemních komunikacích.

Polsko

- počet obyvatel - 38 511 824 (k 31. 3. 2011)
- nejčastější příčiny dopravních nehod: nepřizpůsobení rychlosti, nedání přednosti v jízdě, nesprávné chování vůči chodcům, nedodržení bezpečné vzdálenosti mezi vozidly, nesprávné předjíždění.
- povinnost hlásit dopravní nehodu policii: v případě, že je jeden z účastníků pod vlivem alkoholu, v případě, že okolnosti nasvědčují tomu, že byl spáchat trestný čin, v případě, že je jeden z účastníků cizinec, v případě zranění a úmrtí, v případě že okolnosti nehody nejsou zcela jasné nebo pachatel neuzná svou vinu.

Slovensko

- počet obyvatel - 5 410 728 (k 31. 3. 2013)
- nejčastější příčiny dopravních nehod: porušení povinnosti řidiče, nepřizpůsobení rychlosti, nedání přednosti v jízdě, nesprávný způsob jízdy, nesprávné předjíždění. [63]
- povinnost hlásit dopravní nehodu policii: v případě usmrcení nebo zranění osoby, v případě, že hmotná škoda převyšuje 3 990 €, dojde-li k poškození majetku třetích osob, poškození majetku státu, obcí nebo poškození komunikace, v případě, že nedojde mezi účastníky nehody k dohodě, nebo jim průběh dopravní nehody není zřejmý.

Německo

- počet obyvatel - 80 333 700 (k 31. 12. 2012)
- povinnost hlásit dopravní nehodu policii: v případě, že dojde k zranění nebo usmrcení osob, nebo v případě, že se účastníci nehody nemohou domluvit na viníkovi.

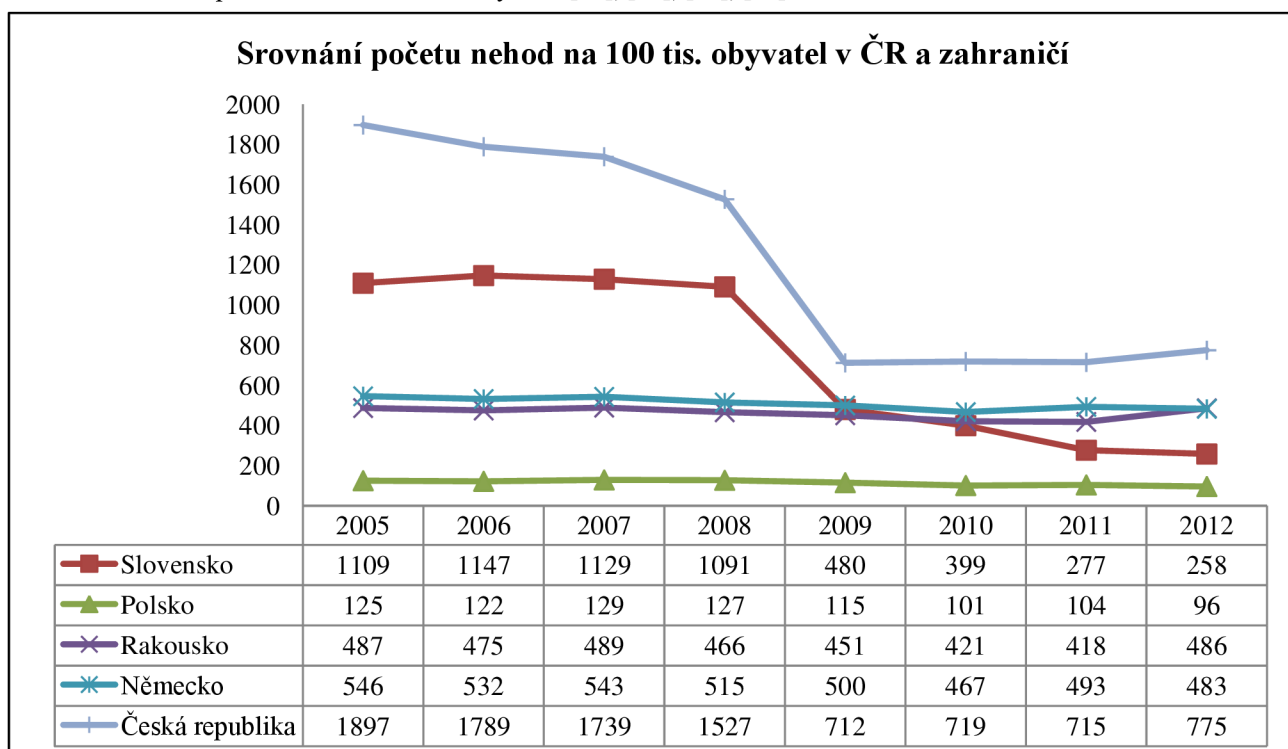
Dále v případě, že hrozí nebezpečí třetím stranám, např. poškození silniční infrastruktury a v případech pochybností.

Rakousko

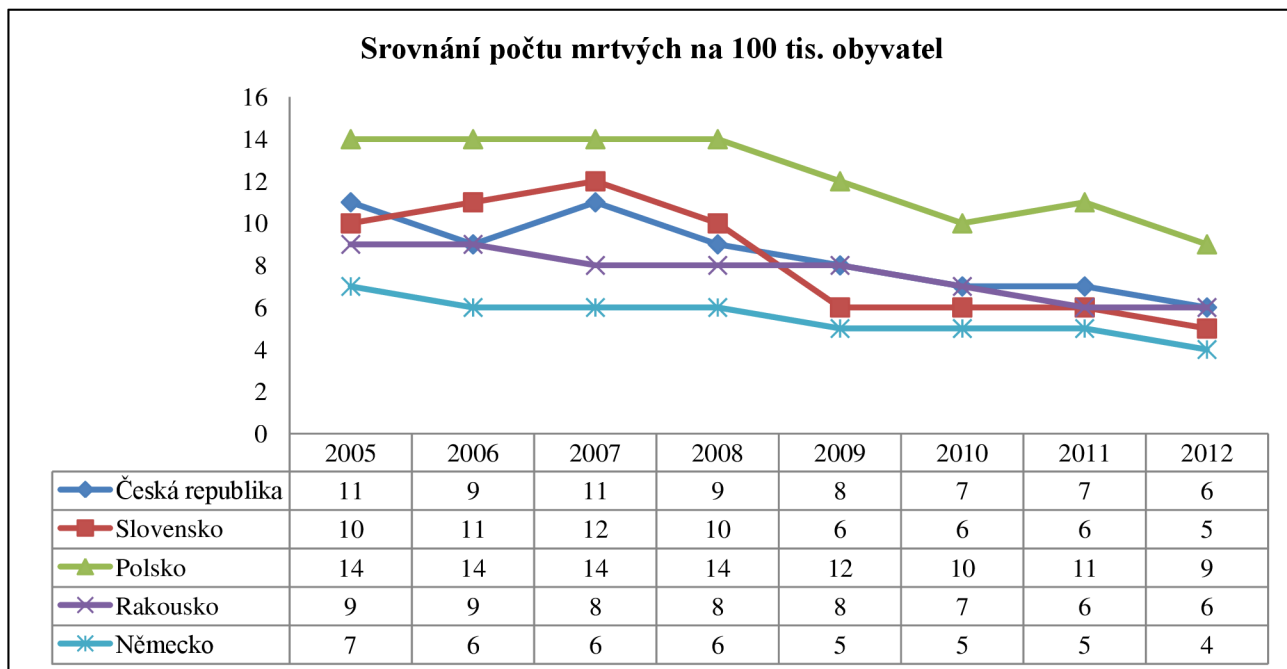
- počet obyvatel - 8 404 252 (k 1. 1. 2011)
- povinnost hlásit dopravní nehodu policii: v případě, že dojde k zranění nebo usmrcení osob, nebo v případě, že se účastníci nehody nemohou domluvit na viníkovi. Dále v případě, že hrozí nebezpečí třetím stranám, např. poškození silniční infrastruktury.

Vzhledem k odlišnostem v hlášení dopravních nehod v okolních státech je v tomto případě nejobjektivnější graf zachycující srovnání **počtu mrtvých** na 100 tis. obyvatel.

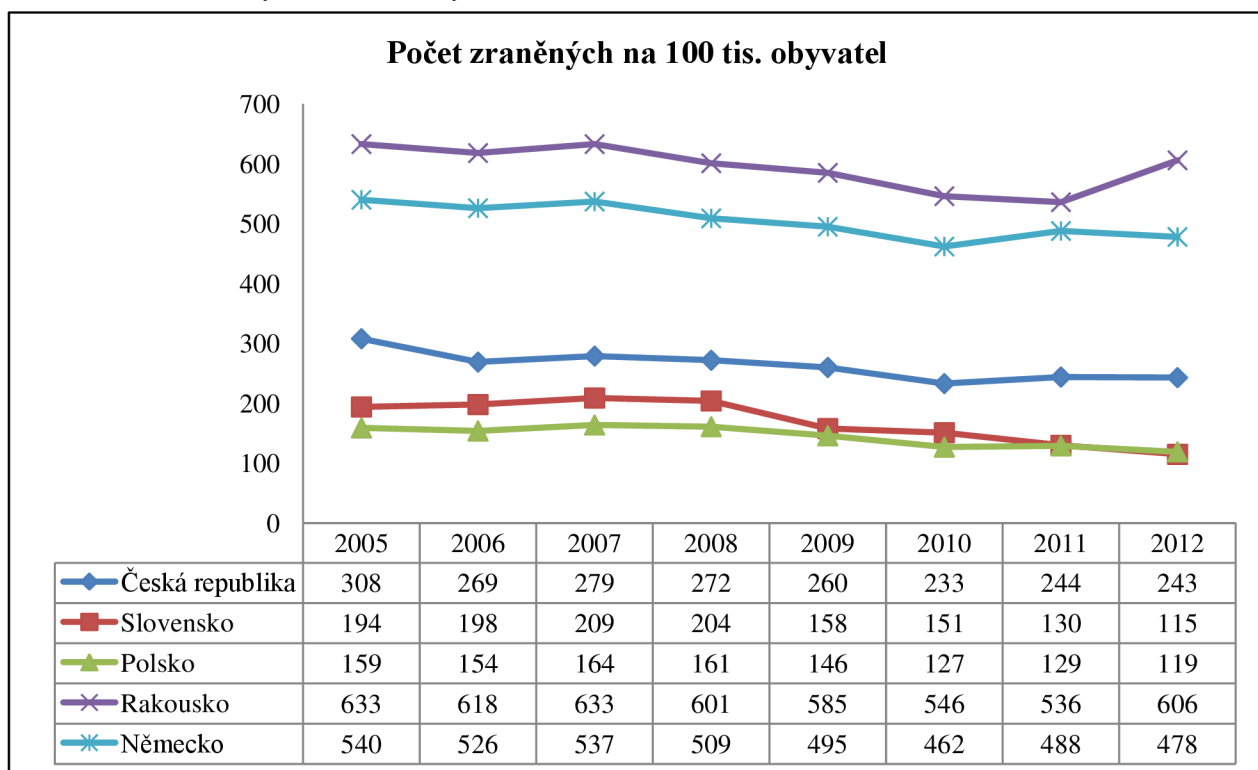
Graf č. 8: Srovnání počtu nehod na 100 tis. obyvatel [59], [63], [67], [68]



Graf č. 9: Srovnání počtu mrtvých na 100 tis. obyvatel [59], [63], [67], [68]



Graf č. 10: Počet zraněných na 100 tis. obyvatel [59], [63], [67], [68]



Z výše uvedených srovnání vyplývá, že co se počtu nehod jako takových týče, téměř ve všech zemích od roku 2005 došlo k výraznému poklesu, což je například v České republice mimo jiné zapříčiněno změnou výše hmotné škody pro povinnost hlásit dopravní nehodu policii.

Nejméně dopravních nehod na 100 tis. obyvatel je registrováno v Polsku, zde také došlo k nejmenšímu poklesu počtu dopravních nehod na 100 tis. obyvatel (-29). Nejvýraznější pokles v počtu dopravních nehod je zaznamenán v České republice, kde od roku 2005 došlo k snížení počtu dopravních nehod na 100 tis. obyvatel o **1104**, i přes toto snížení v celkovém počtu dopravních nehod převyšuje okolní státy. V Rakousku se počet nehod od roku 2005 zásadně nezměnil, naopak v roce 2012 bylo zaznamenáno o **1** nehodu na 100 tis obyvatel více.

Počet mrtvých se na pozemních komunikacích v České republice a zahraničí od roku 2005 snížil průměrně o **40 %**. Nejvýraznější pokles zaznamenalo Slovensko, kde se počet mrtvých snížil téměř o **50 %**. Prvenství v počtu mrtvých při dopravních nehodách drží Polsko se svými **9** mrtvými na 100 tis. obyvatel.

7 NÁVRHY ŘEŠENÍ

Klíčovou otázkou v návrhu koncepcí do budoucna je, na jakou skupinu populace zaměřit svou pozornost. Z analýzy současného stavu nehodovosti na českých silnicích vyplývá, že největší procento nehod způsobují řidiči ve věku 30 – 39 let, z velké části je to dáno tím, že řidiči v produktivním věku mezi 30 až 39 lety toho ročně najezdí nejvíce na rozdíl od řidičů starších, mnohdy svátečních. Avšak zhruba 30 % obětí všech nehod jsou osoby mezi **15 – 30** lety. I když dochází k pozvolnému poklesu počtu usmrcených osob v tomto věku, je naprosto klíčové zaměřit se převážně na ně, protože právě jedinci ve věku od 15 let začínají být právně odpovědní za své činy a sbírají své první řidičské zkušenosti v silničním provozu jakožto řidiči motocyklů. Jejich znalosti a dovednosti se v tomto věku dotvářejí a s postupujícím rozvojem psychických schopností je třeba klást důraz na rozvoj žádoucích postojů k bezpečnosti silničního provozu, v oblasti mezilidských vztahů, sebepojetí, motivací apod. V tomto věku, je výuka prosociálního chování nezbytná, neboť na řidiče v autoškole, kteří se snaží pod dohledem instruktorů dodržovat předepsané rychlosti, okolní řidiči, kteří jedou za nimi, troubí, předjíždějí je a není výjimkou, že tak činí i na plné čáře. Dotyčný řidič pak po nabytí řidičského průkazu napodobuje chování většiny a chová se stejně agresivně. A tomuto jevu, by se mělo zabránit.

V další řadě bychom také neměli opomíjet problematiku řidičů seniorů (osoby ve věku nad 65 let), jichž v populaci značně narůstá. S postupujícím věkem totiž dochází k úbytku rozumových a psychomotorických schopností a celkovým negativním osobnostním změnám člověka.

Zjednodušeně lze tedy podle Národní strategie bezpečnosti silničního provozu vytipovat nejrizikovější skupiny účastníků silničního provozu a nejnebezpečnější rizikové faktory chování v silničním provozu, na které je třeba se zaměřovat jako:

- děti,
- chodce,
- cyklisty,
- motocyklisty,
- mladé a nové řidiče,
- stárnoucí populaci,

- alkohol a jiné návykové látky při řízení,
- nepřiměřenou rychlost,
- agresivní způsob jízdy. [39]

7.1 Dopravní výchova zaměřená na děti a mládež

Roli dopravní výchovy zatím nelze objektivně posoudit, protože neexistují statistiky sledující vliv dopravní výchovy na snižování dopravní nehodovosti. Avšak právě z této skupiny se rekrutují budoucí řidiči, kteří díky svým nabytým znalostem v oblasti bezpečnosti silničního provozu mohou ovlivňovat chování a návyky v celé společnosti.

Vzdělávání mladého řidiče by mělo probíhat již od útlého věku v rodině. Rodina zde zastává roli lektora, jenž budoucího držitele řidičského oprávnění učí jízdě na kole, zásadám bezpečného chování na silnici a povětšinou je to právě jeden z rodičů či jiný příslušník rodiny, kdo s čerstvým držitelem řidičského oprávnění vyráží na první jízdy.

Zavedení **povinného vzdělávání** a správného chování v silničním provozu v mateřských a základních školách bude mít, dle mého, za důsledek pokles počtu nehod zaviněných dětmi a mladistvými, čímž dojde k celkovému snížení dopravní nehodovosti, snížení počtu usmrcených a snížení ekonomického dopadu nehod dětí a mladistvých.

7.2 Dopravní výchova zaměřena na chodce a cyklisty

Na pozemních komunikacích by měla být zajištěna solidární koexistence mezi všemi účastníky silničního provozu, ať už se jedná o chodce, cyklisty nebo osoby na in-line bruslích.

Opatření by v tomto případě mělo směřovat na cílené preventivní akce a bezpečnostní kampaně, jejichž cílem by mělo být zvýšené povědomí o používání reflexních prvků a bezpečného chování na silnicích i mimo ně.

Vzhledem k výsledkům analýzy dopravních nehod, kdy se na 3. místě v počtu nehod dle zavinění umístili řidiči nemotorového vozidla (nejpočetnější skupinou této kategorie jsou cyklisti), navrhuji změnu § 58 zákona č. 361/2000 Sb., kdy současné znění zákona je následující:

Jízda na jízdním kole

§ 58

„§58 (1) Cyklista mladší 18 let je povinen za jízdy použít ochrannou přilbu schváleného typu podle zvláštního právního předpisu a mít ji nasazenou a řádně připevněnou na hlavě.“

„§58 (2) Dítě mladší 10 let smí na silnici, místní komunikaci a veřejně přístupné účelové komunikaci jet na jízdním kole jen pod dohledem osoby starší 15 let; to neplatí pro jízdu na chodníku, cyklistické stezce a v obytné a pěší zóně.“

„§58 (3) Na jednomístném jízdním kole není dovoleno jezdit ve dvou; je-li však jízdní kolo vybaveno pomocným sedadlem pro přepravu dítěte a pevnými opěrami pro nohy, smí osoba starší 15 let vézt osobu mladší 7 let.“

„§58 (4) Cyklista nesmí jet bez držení řídicích, držet se jiného vozidla, vést za jízdy druhé jízdní kolo, ruční vozík, psa nebo jiné zvíře a vozit předměty, které by znesnadňovaly řízení jízdního kola nebo ohrožovaly jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích. Při jízdě musí mít cyklista nohy na šlapadlech.“

„§58 (5) Cyklista je povinen za snížené viditelnosti mít za jízdy rozsvícen světlomet s bílým světlem svítícím dopředu a zadní svítilnu se světlem červené barvy nebo přerušovaným světlem červené barvy. Je-li vozovka dostatečně a souvisle osvětlena, může cyklista použít náhradou za světlomet svítilnu bílé barvy s přerušovaným světlem.“

Legislativní opatření by pak mohlo vypadat následovně:

„§58 (1) Cyklista mladší 18 let je povinen za jízdy použít ochrannou přilbu schváleného typu podle zvláštního právního předpisu a mít ji nasazenou a řádně připevněnou na hlavě, a dále je povinen mít na sobě oděvní doplňky s označením z retroreflexního materiálu stanovené prováděcím právním předpisem podle §56 odst. 8.“

„§58 (2) Cyklista je povinen, nachází-li se mimo obec, použít ochrannou přilbu schváleného typu podle zvláštního právního předpisu a mít ji nasazenou a řádně připevněnou na hlavě, a dále je povinen mít na sobě oděvní doplňky s označením z retroreflexního materiálu stanovené prováděcím právním předpisem podle §56 odst. 8.“

„§58 (3) Dítě mladší 10 let smí na silnici, místní komunikaci a veřejně přístupné účelové komunikaci jet na jízdním kole jen pod dohledem osoby starší 15 let; to neplatí pro jízdu na chodníku, cyklistické stezce a v obytné a pěší zóně.“

„§58 (4) Na jednomístném jízdním kole není dovoleno jezdit ve dvou; je-li však jízdní kolo vybaveno pomocným sedadlem pro přepravu dítěte a pevnými opěrami pro nohy, smí osoba starší 15 let vézt osobu mladší 7 let.“

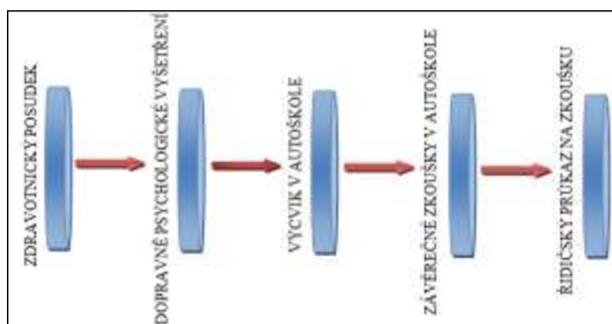
„§58 (5) Cyklista nesmí jet bez držení řidítek, držet se jiného vozidla, vést za jízdy druhé jízdní kolo, ruční vozík, psa nebo jiné zvíře a vozit předměty, které by znesnadňovaly řízení jízdního kola nebo ohrožovaly jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích. Při jízdě musí mít cyklista nohy na šlapadlech.“

„§58 (6) Cyklista je povinen ~~za snížené viditelnosti~~ **vždy** mít za jízdy rozsvícen světlomet s bílým světlem svítícím dopředu a zadní svítilnu se světlem červené barvy nebo přerušovaným světlem červené barvy. Je-li vozovka dostatečně a souvisle osvětlena, může cyklista použít náhradou za světlomet svítilnu bílé barvy s přerušovaným světlem.“

Cílem navrhovaných změn (1) a (6) a přidáním nového odstavce (2) je navýšení bezpečnostních prvků pro cyklisty. Tímto dojde k zvýšení jejich bezpečnosti a viditelnosti na pozemních komunikacích, kdy řidiči přijíždějících vozidel zpozorují cyklistu dříve a mají dostatek času adekvátně zareagovat na jeho přítomnost.

7.3 Mladí a začínající řidiči

Působení na tuto skupinu je klíčové, neboť si své návyky zpravidla nesou po celý život. V tomto směru by opatření měla směřovat k zpřísnění zdravotních posudků, zavedení povinného dopravně psychologického vyšetření pro **všechny** žadatele o řidičské oprávnění, kvalitnější přípravě nových řidičů, zpřísnění závěrečné zkoušky a zavedení řidičského průkazu na zkoušku. Rovněž neopomenutelným faktem by měly být preventivní a bezpečnostní kampaně.



Obrázek č. 22: Filtr omezující dostupnost řidičského průkazu rizikovému jedinci [autor]

Na výše uvedeném schématu je znázorněna pětice filtrů mající pomoci omezit dostupnost řidičského průkazu rizikovým jedincům.

7.3.1 Zdravotní posudky

Povinné zdravotní posudky, které je nyní nutno předkládat při vstupu do autoškol, jsou dle mého názoru a praxe mnohdy nedostatečné a nezaměřují se na sociopatologické chování žáků. Lékaři mnohdy laxně a na základě dlouholeté známosti vydají lékařské potvrzení i osobě, která není po zdravotní či duševní stránce zcela v pořádku.

Tento problém by mohlo zmírnit zavedení posudkového lékaře, který by nikoliv na základě tržního mechanismu, nýbrž dle objektivních skutečností posoudil zdravotní stav žadatele. V konečném důsledku by toto opatření mělo znemožnit získání řidičského oprávnění zjevně nezpůsobilým osobám.

7.3.2 Dopravně psychologické vyšetření

Na stejném principu jako povinné zdravotní posudky by fungovalo i povinné dopravně psychologické vyšetření žadatelů o řidičské oprávnění. Toto vyšetření by mělo znemožnit získání řidičského oprávnění osobám projevující agresivní sklony, závislým na alkoholu či jiných návykových látkách a dalším osobám, jejichž nebezpečné chování by mohlo ohrozit ostatní účastníky silničního provozu.

Náklady spojené s povinným dopravně psychologickým vyšetřením, by pak byly v konečném důsledku zanedbatelné v porovnání s ušetřenými náklady spojenými se ztrátou lidských životů a těžkými zraněními.

7.3.3 Výcvik v autoškole

V současné době se mnohdy první jízdy v reálném provozu uskutečňují dříve, než jsou žáci důkladně obeznámeni s pravidly silničního provozu a řešením dopravních situací, což vyplynulo také z dotazníkového průzkumu (viz příloha č. 4), kdy **39 %** respondentů uvedlo, že po úvodní teoretické části ihned následovaly jízdy v reálném provozu.

Uchazeči a následně i lektor jsou pak vystaveni obrovskému stresu, protože lektor, který by se v tomto případě měl plně soustředit na koordinaci a řešení krizových situací je tak zaneprázdněn vysvětlováním dopravních značek nebo projížděním křižovatkou, na které žák není dostatečně připraven.

Výcvik v autoškole prochází během posledních pár let značnými změnami a již v příštím roce bude samotná závěrečná zkouška probíhat ve dvou fázích. První, zkouška z teorie a základních dovedností na cvičné ploše, bude následována zkouškou v reálném provozu. S tímto návrhem nelze jinak než souhlasit.

V teoretické části výcviku bych uvítala širší zaměření na kurzy první pomoci. Samotní respondenti v dotazníkovém průzkumu uvedli, že by tyto kurzy ocenili a že jejich znalost v oblasti první pomoci je tristní. Dále by podle mého názoru pomohly besedy s lidmi, kteří prodělali těžkou dopravní nehodu. Účastníci kurzu tím nabudou dojmu, že problematika dopravních nehod se týká nás všech a není to pouze záležitost večerních zpráv a tedy jim dalece vzdálená.

V praktické části výcviku bych uvítala kurzy bezpečné jízdy, které by jistě začínající řidiči ocenili.

Těmito kroky by došlo k eliminaci jedinců, jejichž osobnost ještě není zcela vyzrálá či jedinců, kteří nejsou motoricky schopni ovládat motorové vozidlo a řešit vzniklé dopravní situace a autoškolu by předčasně sami ukončili.

7.3.4 Řidičský průkaz na zkoušku

Od roku 2014 by měl vejít v platnost tzv. řidičský průkaz na zkoušku. Nový řidič tak získá řidičské oprávnění na zkušební dobu jednoho roku. Vzhledem k tomu, že tyto řidiči mohou někdy chybovat či se chovat nepřiměřeně, mělo by být vozidlo, řízené tímto řidičem adekvátně označeno. Tímto dojde k upozornění ostatních účastníků silničního provozu, kteří se budou moci mít na pozoru a chovat se k takovému řidiči ohleduplně a s tolerancí.

Zavedení institutu řidičského průkazu na zkoušku je jistě dobrým krokem, který motivuje začínající řidiče k dodržování pravidel silničního provozu a bezpečnému chování na pozemních komunikacích, současně ve zkušebním období vzniká prostor pro odhalení patologického chování jedinců a následné odebrání řidičského průkazu.

V řadě Evropských zemí (Rakousko, Německo, Estonsko, Finsko aj.), fungují řidičské průkazy na zkoušku již delší dobu a mnohdy zahrnují například povinné kurzy nočních jízd a školy smyků, povinné školení, snížení maximální povolené rychlosti na dálnicích atd. Například v Estonsku platí dvouleté zkušební období, po kterém následuje zkouška. Toto Estonské opatření je v Evropě ojedinělé.

Česká republika by se těmito modely dle mého mohla inspirovat a řidiči ve zkušebním období by měli minimálně nepovinně jeden z kurzů (noční jízda, škola smyku, atd.) absolvovat.

7.4 Bezpečná podélná vzdálenost

Bezpečná vzdálenost mezi vozidly je v českém zákoně definována následovně: *„Řidič vozidla jedoucí za jiným vozidlem musí ponechat za ním dostatečnou bezpečnostní vzdálenost, aby se mohl vyhnout srážce v případě náhlého snížení rychlosti nebo náhlého zastavení vozidla, které jede před ním.“*

Z této definice není hranice bezpečné vzdálenosti zcela jasně definována, a proto zde vzniká spousta nejasností a následná obtížnost vymahatelnosti práva.

Vyhláška ministerstva vnitra č. 30/2001 Sb., v § 23 odst. e) zná již 12 let pojem vodorovné dopravní značení V16 „Bezpečný odstup“. Bližší informace o tomto značení jsou uvedeny v Technických podmínkách č. 133 – Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemní komunikaci. K tomuto vodorovnému značení V16 se vztahuje svislé dopravní značení – zařízení pro provozní informace „Nápisy“ č. I 1.

- Zde se uvádí počet symbolů šipek, které má řidič vidět za daných dopravních podmínek ve vztahu k rychlosti jízdy.
- Vodorovné značení je umístěno v ose příslušného jízdního pruhu a jejich vzájemná vzdálenost odpovídá dráze ujeté dráze vozidla za dobu, než začne zpomalovat v reakci na změnu rychlosti vozidla jedoucího před ním.

Při užití mimo dálnici jsou symboly umístěny ve vzdálenosti minimálně 25 m od sebe, na dálnici je pak tato vzdálenost minimálně 40 m.

Přesto, že toto značení je v českém zákoně již 12 let v České republice se využívá minimálně (v současné době se nachází pouze na silnici I/43 Brno – Svitavy) a je pouze na správcích komunikace, zda značení využijí, či nikoliv.

V tomto bodě vidím tedy jako jedno z možných řešení zjištění účinnosti tohoto značení na řidiče, popřípadě rozšíření tohoto prvku. V případě osvědčení by byla vhodná větší informovanost správců komunikace o možnostech zavedení vodorovného dopravního značení a v návaznosti na to zakomponování přesného minimálního odstupu do zákona, buď v časových, nebo délkových jednotkách a zvýšení sankcí za jeho nedodržování.

Další řešení vidím v instalaci aktivních ukazatelů bezpečného odstupu, fungujících na principu ukazatelů okamžité rychlosti. Tyto ukazatele by měli řidičům pomoci dodržovat dostatečně bezpečný odstup.

7.5 Vymahatelnost práva

Nedokonalost práva a jeho špatná vymahatelnost jsou jedním z aspektů negativně ovlivňujících bezpečnost silničního provozu. V případě úplného dodržování dopravních předpisů, by dle mého, došlo až k 50 % snížení dopravních nehod na pozemních komunikacích.

Vymahatelnost práva by měla být předně zaměřena na dodržování maximální povolené rychlosti, jízdu pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek, používání zádržných systémů a agresivní jízdu.

Účelem dopravního práva je předcházet dopravním přestupkům zvýšením objektivní a subjektivní pravděpodobnosti být přistižen. Objektivní pravděpodobnost je vymezena počtem a četností policejních kontrol na silnici z čehož vyplývá, že čím více kontrol na silnicích, tím je šance na odhalení a potrestání řidičů či jiných účastníků silničního provozu chovajících se v rozporu s platnými předpisy a zákony větší.

Subjektivní pravděpodobnost být přistižen pak vzniká na základě objektivní pravděpodobnosti, kdy si řidič subjektivně vytváří úsudek na základě toho, co slyší od svých přátel nebo kolegů, nebo toho, co se dozví skrze sdělovací prostředky. V případě, že řidiči tuto subjektivní pravděpodobnost vyhodnotí jako dostatečně vysokou a budou se reálně obávat trestu, počet dopravních přestupků se sníží.

- Z tohoto důvodu je nezbytné navýšit počet kontrol ze strany dopravní policie, které by měly probíhat jak namátkově, střídavě na jiných místech z důvodu neočekávanosti, ale také preventivní kontroly předem ohlášené.
- Zvýšení pravomocí policie.
- Zpřísnění bodového systému v oblasti překročení maximální povolené rychlosti, agresivní jízdy a jízdy pod vlivem alkoholu či návykové látky.
- Zvýšení finančních postihu v případě nedodržování pravidel silničního provozu.

Tato opatření by měla vést kromě zlepšení dodržování dopravních předpisů i k snížení usmrcených z dopravních nehod a zlepšení finanční situace správních orgánů výběrem pokut. Takto získané peníze by pak bylo možné investovat zpět do prevence dopravní nehodovosti.

7.6 Opatření zaměřená na infrastrukturu

Nemalý podíl dopravních nehod se stává vlivem závady a špatným stavem komunikací. Pozitivum nehod zaviněných vlivem špatného stavu komunikace je počet usmrcených, který se drží dle statistik Policie ČR konstantně na 0.

Opatření zaměřena na infrastrukturu by neměly být podceňovány, zde platí jednoduchá úměra – čím lepší dopravní infrastruktura, tím větší bezpečnost.

V tomto bodě je prioritní:

- Zlepšení plánování silniční sítě (zavádění kruhových objezdů, rekonstrukce úseků s častými dopravními nehodami, výstavby svodidel, zkvalitňování stavu krajnic vozovky, pravidelná údržba komunikací...).
- Zlepšení označení infrastruktury (lepší značení železničních přejezdů, křižovatek, nepřehledných úseků a úseků s častými dopravními nehodami).

8 ZÁVĚR

Základním cílem této diplomové práce bylo analyzovat systém vzdělávání a odborné způsobilosti řidičů motorových vozidel a navrhnout možné opatření pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu v České republice.

V teoretické části práce jsem vymezila danou problematiku a cíle práce, následně definovala základní pojmy a provedla analýzu současného stavu získávání odborné způsobilosti řidičů motorových vozidel v České republice a v sousedních státech. V návaznosti na tyto teoretické zjištění pak byla provedena analýza vývoje dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích České republiky a porovnána s nehodovostí sousedních států.

Na základě zjištěných poznatků došlo v posledních 5 letech k značným legislativním změnám jak v České republice, tak v sousedních zemích, které se mimo jiné podílely na poklesu dopravní nehodovosti a s tím souvisejícím počtem mrtvých. Avšak Česká republika, co se počtu nehod na 100 tis. obyvatel týče, zaujímá první místo a oproti Rakousku a Německu vykazuje horší výsledky z pohledu bezpečnosti silničního provozu. Údaje z policejních statistik však nejsou zcela objektivní v důsledku rozlišené výše hmotné škody pro povinnost hlásit dopravní nehodu policii. Na základě objektivnějšího posouzení počtu mrtvých na 100 tis. obyvatel je na prvním místě Polsko.

V praktické části práce jsem provedla dotazníkový průzkum zaměřující se na neprofesionální řidiče a na základě mnou zjištěných skutečností vyplývajících z analýzy stavu dané problematiky a dotazníkového průzkumu jsem navrhla několik možných zlepšení, jenž by mohly mít pozitivní vliv na nehodovost v silničním provozu.

ZDROJE LITERATURY

Knihy

- [1] BASELT, Randall C. *Drug effects on psychomotor performance*. Foster City, Calif.: Biomedical Publications, c2001, viii, 475 p. ISBN 09-626-5234-2.
- [2] BRADÁČ, Albert. *Soudní inženýrství*. Brno: CERM, 1999, 725 s. ISBN 80-720-4133-9.
- [3] BRUNNAUER, A., LAUX, G.: *Driving capacity and antidepressive drugs*. Psychiatr Prax. 2003.
- [4] BUDSKÝ, Roman aj. *Evropská unie a bezpečnost silničního dopravy*. 2. přepracované vydání. Liberec: Roman Budský, 2011. ISBN 978-80-254-9949-8.
- [5] BUDSKÝ, Roman. *Projekt SWING*. Vyd. 1. Liberec: Roman Budský, 2011, 1 CD-ROM. ISBN 978-80-254-9945-0.
- [6] CENTRUM SLUŽEB PRO SILNIČNÍ DOPRAVU. *Dopravní psychologie: Příručka pro účastníky kurzu*. 52 s.
- [7] ČERMÁK, Ivo. *Lidská agrese a její souvislosti*. 1.vyd. Žďár nad Sázavou: Fakta, 1998, 204 s. ISBN 80-902-6141-8.
- [8] DRUMMER, O.H. a J. GEROSTAMOULOS. *Cannabis and the risk of road crashes*. Australia: Proceedings of TIAFT 2001.
- [9] HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Vyd. 1. Praha: Portál, 2005, 223 s. ISBN 80-717-8542-3.
- [10] HOYE, Alena a Rune ELVIK. *The handbook of road safety measures*. 2nd ed. Bingley, UK: Emerald, 2009. ISBN 18-485-5250-5.
- [11] KUČERA I. *JAK SE STANU DOBRÝM ŠOFÉREM: (Příručka pro kandidáty šoférství, řidiče motorových vozidel a jich majitele)*. Praha: Vojtěch Šeba, 1946.
- [12] LONGO, M. et al.: The prevalence of alcohol, cannabinoids, benzodiazepines and stimulants among injured drivers and their role in driver culpability. Part ii: the relationship between drug prevalence and drug concentration, and driver culpability. *Accid Anal. Prev.* 2000.
- [13] *Nová pravidla silničního provozu: komentáře novinek, bodový systém, přehled pokut, úplné znění zákona o silničním provozu*. 1. vyd. Olomouc: Rubico, 2006. ISBN 80-734-6064-5.

- [14] PORADA, Viktor. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000, 378 s. Vysokoškolské právnické učebnice. ISBN 80-720-1212-6.
- [15] SMÍLEK, Petr. *Problematika dodržování bezpečné vzdálenosti mezi vozidly na pozemních komunikacích*. Praha, 2010. Diplomová práce. Vysoké učení technické. Vedoucí práce Tomáš Mičunek.
- [16] TESAŘÍK, Josef. ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČR. *Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích České republiky za rok 2012*. 2013, 23 s.

Internetové zdroje

- [17] Asociace autoškol [online]. *Jak si správně vybrat dobrou autoškolu*. © 2012 NETservis, [cit. 2013-04-26]. Dostupné z: <http://www.asociaceautoskol.cz/Radypro-zaky-autoskol/JAK-SI-SPRAVNE-VYBRAT-DOBROUAUTOSKOLU.html>.
- [18] *Autoškola Jedlička: Svitavy i Polička* [online]. 2013 [cit. 2013-04-26]. Dostupné z: <http://www.autoskolajedlicka.cz/>.
- [19] *Autoškola Nový Bor* [online]. 2013 [cit. 2013-04-26]. Dostupné z: <http://www.autoskolamoucka-novybor.cz/>.
- [20] Autoškola testy online. [online]. 21. 2. 2007 [cit. 2013-04-26]. Dostupné z: <http://zdarma.patasovo.net/autoskola-testy-on-line/>.
- [21] BESIP. [online]. [cit. 2013-10-05]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/>.
- [22] Bezpečná vzdálenost. In: *Besip* [online]. 2012 [cit. 2013-09-16]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/ridic/bezpecne-rizeni-vozidla/bezpecna-vzdalenost>.
- [23] *Bezpečnost a snižování nehodovosti: Učební texty o dopravě*. 2003, 64 s. Dostupné z: http://www.eu-portal.net/material/downloadarea/kt3_wm_cz.pdf.
- [24] BUDSKÝ, Roman. Mladí v (ne)bezpečí. In: *Besip* [online]. Praha, 2012 [cit. 2013-09-16]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/data/web/tz/mladi-v-nebezpeci-besip.pdf>.
- [25] Celoživotní vzdělávání řidičů. CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. *Repado: programy pro řidiče* [online]. [cit. 2013-04-26]. Dostupné z: <http://repado.cz/ridici/celozivotni-vzdelavani-ridicu/>.

- [26] DAŇKOVÁ, Alena. Výše ztrát z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2011. In: *Centrum dopravního výzkumu* [online]. Praha, 2012 [cit. 2013-09-16]. Dostupné z: <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/450183EC-AA80-40C6-B95E-D1AA21BB999F/0/Ztratyzdopravninehodovosti2011.pdf>.
- [27] Dekra - autoškola. *DEKRA automobil a.s.* [online]. 2011 [cit. 2013-04-26]. Dostupné z: <http://www.dekra-autoskola.cz/>.
- [28] DONT Milan, Jindřich FRIČ, Martin KYSELÝ, Alena DAŇKOVÁ, Radim STRIEGLER a Petr POKORNÝ. Nástroj hodnocení bezpečnosti silničního provozu na základě údajů o nehodovosti. In: *Observař: Bezpečnosti silničního provozu* [online]. 2009, 2013 [cit. 2013-08-17]. Dostupné z: <http://www.czrso.cz/clanky/nastroj-hodnoceni-bezpecnosti-silnicniho-provozu-na-zaklade-udaj>.
- [29] Driving under the influence. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001 [cit. 2013-10-05]. Dostupné z: http://en.wikipedia.org/wiki/Driving_under_the_influence.
- [30] Egzamin na prawo jazdy teoretyczny i praktyczny - informacje. *Automoc.pl* [online]. 27 Kwiecień 2013 [cit. 2013-04-27]. Dostupné z: <http://www.automoc.pl/prawo-jazdy/egzamin/egzamin-prawo-jazdy.html>.
- [31] Egzamin na prawo jazdy. *Prawo jazdy w Polsce* [online]. © 2010 [cit. 2013-04-27]. Dostupné z: <http://www.prawojazdywpolsce.pl/slownik,s,30.html>.
- [32] Evropský řidičský průkaz. *Evropská komise* [online]. 2006, 2010 [cit. 2013-01-04]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/ceskarepublika/news/issues/061222_cs.htm.
- [33] Führerschein und Fahrerlaubnis (Deutschland). In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001 [cit. 2013-10-05]. Dostupné z: http://de.wikipedia.org/wiki/F%C3%BChrerschein_und_Fahrerlaubnis_%28Deutschland%29.
- [34] HAVLÍKOVÁ, Marie. *Modely chování řidiče* [online]. 2004 [cit. 2013-04-27]. Dostupné z: http://www.elektrorevue.cz/clanky/04022/index.html#_3.
- [35] KÉZROVÁ, Eva. V autoškolách by mohl přibýt test vnímání rizik. In: *Zelená vlna* [online]. 2013 [cit. 2013-08-15]. Dostupné z: http://www.rozhlas.cz/zelenavlna/motoporadna/_zprava/1114956.

- [36] Kodeks drogowy: (Art. 19-21) *Ruch pojazdów - prędkość i hamowanie* [online]. [cit. 2013-07-16]. Dostupné z: <http://kodeks-drogowy.dlakierowcy.info/serwis.php?s=1899&pok=47467&id=168189>.
- [37] MACKŮ, Iva. Proč selháváme za volantem. *Centrum dopravního výzkumu* [online]. 2006, 2008 [cit. 2013-01-04]. Dostupné z: <http://www.cdv.cz/proc-selhavame-za-volantem/>.
- [38] Ministerstvo dopravy - cvičné testy uchazečů o řídičské oprávnění. *Ministerstvo dopravy* [online]. [cit. 2013-04-27]. Dostupné z: <http://etesty.mdcr.cz/Test.aspx>.
- [39] Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 - 2020. In: *Besip* [online]. [cit. 2013-08-7]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/nsbsp-2011-2020-formatovani-ii.pdf>.
- [40] Návrh věcného záměru zákona o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. In: *Czech Republic Ministry of Transport: Zákon o autoškolení* [online]. 2012 [cit. 2013-08-5]. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/D70E9921-A3AD-4A27-883E-926C434CF720/0/121019_MD_Prezentace_zakon_autoskolstvi.pdf.
- [41] NEŠPOR, Karel. *Zůstat střízlivý: Praktické návody pro lidi, kteří mají problém s alkoholem, a jejich blízké*. Brno, 2006, 120 s. Dostupné z: <http://drnespor.eu/tyka06e.pdf>.
- [42] Nový evropský řidičský průkaz pro vyšší ochranu, bezpečnost a volný pohyb. [online]. 18. 1. 2013, 23. 1. 2013 [cit. 2013-04-26]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/ceskarepublika/news/130118_ridicky_prukaz_cs.htm.
- [43] PKW - Führerscheinklasse B. *Fahrschule Brunner* [online]. [cit. 2013-04-27]. Dostupné z: http://www.fahrschulebrunnerspittal.at/ausb_pkw.html.
- [44] Povinná vybava vozidel v zahraničí. In: *ČSOB pojišťovna* [online]. [cit. 2013-10-05]. Dostupné z: <http://www.csobpoj.cz/cs/pruvodce-pojistenim/navody-a-postupy/cestovni-pojisteni/Stranky/povinna-vybava-vozidel-v-zahranici.aspx>.
- [45] Prawo jazdy kat. B oraz B1 - program szkolenia. In: *Szkola Kierowców i Motocyklistów AUTO-MOTO* [online]. [cit. 2013-10-05]. Dostupné z: <http://www.automotoszkolenia.pl/arttykul/id/30/Program-kursu>.
- [46] Prawo jazdy: Okres próbny dla młodych kierowców dopiero za trzy lata. In: *Gazeta prawna* [online]. 2012 [cit. 2013-10-05]. Dostupné z: http://prawo.gazetaprawna.pl/arttykuly/661501,prawo_jazdy_okres_probny_dla_mlodych_kierowcow_dopiero_za_trzy_lata.html.

- [47] Prawo jazdy - kompendium wiedzy: wszystko o prawie jazdy. *Portal motoryzacyjny V10.pl* [online]. [cit. 2013-04-27]. Dostupné z: http://www.v10.pl/prawo/Prawo_jazdy,3612.html.
- [48] Prawo jazdy w Polsce. In: *Wikipedia: Wolna encyklopedia* [online]. 2013, 26 kwi 2013 [cit. 2013-04-27]. Dostupné z: http://pl.wikipedia.org/wiki/Prawo_jazdy_w_Polsce.
- [49] Psychologické testy. PETERKOVÁ, Michaela. *Psychologie: psych.cz* [online]. 2013 [cit. 2013-09-15]. Dostupné z: <http://www.psych.cz/>.
- [50] REHNOVÁ, Vlasta. *Mladí řidiči - psychologické charakteristiky*. Praha, 2012, 10 s. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/data/web/tz/microsoft-powerpoint-mladi-ridici.pdf>.
- [51] *Road Peace* [online]. 1993 [cit. 2013-04-27]. Dostupné z: <http://www.roadpeace.org/>.
- [52] Řízení pod vlivem alkoholu a drog. *Repado programy pro řidiče* [online]. [cit. 2013-01-04]. Dostupné z: <http://repado.cz/projekt/rizeni-pod-vlivem-alkoholu-a-drog/>.
- [53] SCHÄPE, Markus. Der neue EU-Führerschein 2013: Neue Fahrerlaubnisklassen, Befristungen und Zwangsumtausch: Die EU-weite Harmonisierung hat weitreichende Auswirkungen auf alle Alt- und Neu-Inhaber von Führerscheinen. [online]. © 2012, s. 11 [cit. 2013-04-27]. Dostupné z: http://www.adac.de/_mmm/pdf/EU-F%C3%BChrschein-2013_164693.pdf.
- [54] SKÁCAL, Ladislav. Hloubková analýza mezinárodního srovnání dopravní nehodovosti v ČR. *Doprava: Ekonomicko - technická revue* [online]. 2007, č. 5, s. 3 [cit. 2013-09-15]. Dostupné z: <http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/0ACAA087-C67D-4A10-84DA-54EC64BB0981/0/AnalyzanehodovostivCR.pdf>.
- [55] Složení vozového parku v ČR: Souhrnné registrace k 30. 6. 2013. In: *Sdružení automobilového průmyslu* [online]. 2013 [cit. 2013-08-17]. Dostupné z: <http://www.autosap.cz/sfiles/a1-9.htm>.
- [56] STRNADOVÁ, Zuzana. Autoškolství - zkoušky uchazečů o ŘP. *Observační bezpečnosti silničního provozu* [online]. 2007 [cit. 2013-01-04]. Dostupné z: <http://www.czrso.cz/clanky/autoskolstvi-zkousky-uchazecu-o-rp/>.
- [57] SYMON, Elżbieta. Wypadki drogowe. In: *Dla kierowców* [online]. 2012 [cit. 2013-10-09]. Dostupné z: <http://dlakierowcow.policja.pl/dk/statystyka/47493,dok.html>.

- [58] TECL, Jan. Všeobecný vývoj nehodovosti na pozemních komunikacích. *Observatoř bezpečnosti silničního provozu* [online]. 10. 3. 2009 [cit. 2013-04-27]. Dostupné z: <http://www.czrso.cz/clanky/vseobecny-vyvoj-nehodovosti-na-pozemnich-komunikacich/>.
- [59] TESAŘÍK, Josef a Petr SOBOTKA. Statistické údaje nehodovosti na území ČR. In: *Policie České republiky* [online]. Praha: Ředitelství služby dopravní policie policejního prezidia České republiky, 2007 - 2013 [cit. 2013-09-16]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3D%3D>.
- [60] Tesky na vodičák. *Testynavodicak.sk* [online]. 2013 [cit. 2013-09-16]. Dostupné z: <http://www.testynavodicak.sk/nove-testy-na-vodicak/>.
- [61] TRACHTOVÁ, Zdeňka. Plán na lepší řidiče: dvoukolový test a řidičák na zkoušku. In: *iDnes.cz* [online]. 2012 [cit. 2013-08-15]. Dostupné z: http://zpravy.idnes.cz/novy-zakon-o-autoskolach-0xx-/domaci.aspx?c=A121019_124544_domaci_zt.
- [62] VORLOVÁ, Klára. Drogy, alkohol a řízení. [online]. 2008 [cit. 2013-01-04]. Dostupné z: <http://casopis-zsfju.zsf.jcu.cz/prevence-urazu-otrav-a-nasili/administrace/clankyfile/20120326125150106891.pdf>.
- [63] Vývoj dopravnej nehodovosti na území SR od roku 1966 do 2012. In: *Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky* [online]. 2012 [cit. 2013-10-09]. Dostupné z: <http://www.minv.sk/?statisticke-ukazovatele-sluzby-dopravnej-policie>.
- [64] Významné změny rozsahu skupin řidičských oprávnění. ŠPIČKA, Václav. AUTOKLUB ČR. *Dopravně informační portál* [online]. 14. 7. 2012 [cit. 2013-04-26]. Dostupné z: <http://www.doipo.cz/aktuality/vyznamne-zmeny-rozsahu-skupin-ridicskych-opravneni/>.
- [65] Vybavujem vodičský preukaz. *Ústredný portál verejné správy* [online]. [cit. 2013-04-27]. Dostupné z: <http://portal.gov.sk/Portal/sk/Default.aspx?CatID=17&eventid=1608>.
- [66] VYSKOČILOVÁ, Alena a Jan KŘENEK. Ztráty z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2010. In: *Centrum dopravního výzkumu* [online]. 2012 [cit. 2013-09-16]. Dostupné z: <http://www.cdv.cz/ztraty-z-dopravni-nehodovosti-na-pozemnich-komunikacich-za-rok-2010/>.
- [67] Unfälle und Verunglückte. In: *ADAC* [online]. 2012 [cit. 2013-10-09]. Dostupné z: http://www.adac.de/_mmm/pdf/statistik_0_1_Lange%20Reihe_84098.pdf.

[68] Unfallgeschehen nach Bundesländern. In: *Statistik Austria* [online]. 2012 [cit. 2013-10-09]. Dostupné z: http://www.statistik.at/web_de/statistiken/gesundheit/unfaelle/strassenverkehrsunfaelle/index.html.

[69] *World Health Organization* [online]. © 2013 [cit. 2013-04-27]. Dostupné z: <http://www.who.int/en/>.

[70] Změny od 19. ledna 2013: Velká euronovela a objektivní odpovědnost provozovatele vozidla. In: [online]. [cit. 2013-04-26]. Dostupné z: <http://www.zdarns.cz/mestsky-urad/zmeny-silnicni-provoz.pdf>.

Legislativní dokumenty

[71] Česká republika. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2010, o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: *Sbírka zákonů*. Česká republika, 2010.

[72] Česká republika. Zákon č. 13 ze dne 23. ledna 1997, o pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů*. Česká republika, 1997.

[73] Česká republika. Zákon č. 114 ze dne 19. února 1992, o ochraně přírody a krajiny. In: *Sbírka zákonů*. Česká republika, 1992.

[74] Česká republika. Zákon č. 247 ze dne 30. června 2000, o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. In: *Sbírka zákonů*. Česká republika, 2000.

[75] Česká republika. Zákon č. 297 ze dne 6. září 2011, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů*. Česká republika, 2011.

[76] Česká republika. Vyhláška č. 167 ze dne 19. dubna 2002, ministerstva dopravy a spojů, 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. In: *Sbírka zákonů*. Česká republika, 2000.

[77] Polsko. Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami. In: 2011. Dostupné z: <http://www.kodeksdrogowy.com.pl/dodatki/ustawaoKierujacych.html>.

- [78] Polsko. ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia. In: 2003. Dostupné z: <http://www.abc.com.pl/du-akt/-/akt/dz-u-03-32-262>.
- [79] Slovenská republika. Predpis č. 349 zo dňa 13. 7. 2005. Vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky, ktorou sa vykonáva zákon č. 93/2005 Z. z. o autoškólách a o zmene a doplnení niektorých zákonov. In: *Zbierka zákonov*. Slovenská republika, 2005.
- [80] Slovenská republika. Zákon č. 8 zo dňa 3. decembra 2008. O cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov. In: *Zbierka zákonov*. Slovenská republika, 2008.
- [81] Slovenská republika. Zákon č. 93 zo dňa 9. februara 2005. O autoškólách a o zmene a doplnení niektorých zákonov. In: *Zbierka zákonov*. Slovenská republika, 2005.
- [82] Slovenská republika. Vyhláška č. 9 zo dňa 20. decembra Ministerstva vnútra Slovenskej republiky. 2008. Ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov. In: *Zbierka zákonov*. Slovenská republika, 2008.
- [83] Slovenská republika. Zákon č. 315 zo dňa 20. septembra 1996 Národnej rady Slovenskej republiky. O premávke na pozemných komunikáciach. In: *Zbierka zákonov*. Slovenská republika, 2005.
- [84] Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů ze dne 11. července 2002: o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů*. 2002.
- [85] Auszug aus dem offiziellen Bußgeldkatalog 2013, aktuell und übersichtlich. In: *Bussgeldkataloge.de* [online]. 2013 [cit. 2013-10-10]. Dostupné z: <http://www.bussgeldkataloge.de/ubussgeld.html>

SEZNAM GRAFŮ

Graf č. 1: Počet nehod způsoben nedodržením bezpečné vzdálenosti za vozidlem v letech 2007 – 2012

Graf č. 2: Přehled nehod dle věku řidiče (viníka)

Graf č. 3: Počet dopravních nehod v letech 2002 – 2013

Graf č. 4: Počet usmrcených a těžce zraněných v letech 2002 – 2013

Graf č. 5: Počet dopravních nehod dle místa vzniku v letech 2007 – 2013

Graf č. 6: Počet nehod dle zavinění v letech 2007 – 2013

Graf č. 7: Nehody zaviněné pod vlivem alkoholu v letech 2007 – 2012

Graf č. 8: Srovnání počtu nehod na 100 tis. obyvatel

Graf č. 9: Srovnání počtu mrtvých na 100 tis. obyvatel

Graf č. 10: Počet zraněných na 100 tis. obyvatel

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek č. 1: Vztah mezi množstvím alkoholu v krvi a relativním rizikem vzniku nehody

Obrázek č. 2: Vzor evropského řidičského průkazu

Obrázek č. 3: Grafické znázornění odstupu a mezery

Obrázek č. 4: Propagační obrázek bezpečného rozestupu dle Besipu

Obrázek č. 5: Odvození bezpečné podélné vzdálenosti

Obrázek č. 6: Učebna autoškoly

Obrázek č. 7: Výukový trenažér

Obrázek č. 8: Postup získání řidičského průkazu

Obrázek č. 9: Učební osnova

Obrázek č. 10: Otázka z předpisů na PC

Obrázek č. 11: OSPAT test

Obrázek č. 12: ICAP test

Obrázek č. 13: Povinná výbava motorových vozidel na Slovensku

Obrázek č. 14: Otázka z předpisů na PC

Obrázek č. 15: Povinná výbava motorových vozidel v Polsku

Obrázek č. 16: Otázka z předpisů na PC

Obrázek č. 17: Povinná výbava motorových vozidel v Německu

Obrázek č. 18: Povinná výbava motorových vozidel v Rakousku

Obrázek č. 19: Označení výcvikového vozidla

Obrázek č. 20: Označení výcvikového vozidla

Obrázek č. 21: Výpočet ekonomických ztrát z nehodovosti

Obrázek č. 22: Filtr omezující dostupnost řidičského průkazu rizikovému jedinci

SEZNAM TABULEK

Tabulka č. 1: Účinky alkoholu a drog na lidský organismus

Tabulka č. 2: Počet hodin výuky a výcviku

Tabulka č. 3: Zkoušky z odborné způsobilosti

Tabulka č. 4: Minimální věk pro udělení ŘP

Tabulka č. 5: Minimální věk pro udělení ŘP

Tabulka č. 6: Počet hodin výuky a výcviku

Tabulka č. 7: Počet hodin výuky a výcviku

Tabulka č. 8: Minimální věk pro udělení ŘP

Tabulka č. 9: Srovnání vybraných specifikací mezi ČR a zahraničím

Tabulka č. 10: Nejčtenější příčiny nehod dle PČR

Tabulka č. 11: Výše ztrát z dopravní nehodovosti za rok 2011

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1: Vymezení skupin řidičských oprávnění v ČR

Příloha č. 2: Statistika nehodovosti dle PČR

Příloha č. 3: Dotazník

Příloha č. 4: Vyhodnocení dotazníkového šetření







Příloha č. 5: Odborné poradenství










Příloha č. 6: Doklad o podrobení se odbornému poradenství


Příloha č. 7: Tabulka s finančními postihy v případě nedodržení bezpečné vzdálenosti v Německu

Příloha č. 1 – Vymezení skupin řídičských oprávnění. Zdroj [75]

Tabulka č. 1: Vymezení skupin řídičských oprávnění [75]

Vymezení skupin řídičských oprávnění			
Skupina	Vozidla spadající do dané skupiny	Minimální věk pro udělení	Rovnocennost s jinými skupinami
AM 	Motorová vozidla s konstrukcí rychlostí nepřevyšující 45 km/h: 1. dvoukolová se zdvihovým objemem spalovacího motoru nepřevyšujícím 50 cm ³ nebo s výkonem elektrického motoru do 4 kW, 2. tříkolová se zdvihovým objemem zážehového motoru nepřevyšujícím 50 cm ³ nebo u jiných motorů s výkonem nejvýše 4 kW, 3. čtyřkolová o hmotnosti v nenaloženém stavu nejvýše 350 kg se zdvihovým objemem zážehového motoru nepřevyšujícím 50 cm ³ nebo u jiných motorů s výkonem nejvýše 4 kW.	15 let	----
A1 	1. lehké motocykly s postranním vozíkem nebo bez něj o výkonu nejvýše 11 kW a s poměrem výkonu/hmotnosti nejvýše 0,1 kW/kg a se zdvihovým objemem spalovacího motoru nepřevyšujícím 125 cm ³ , 2. tříkolová motorová vozidla o výkonu nejvýše 15 kW.	16 let	AM, B1 do 125 cm ³ a hmotnosti v nenaloženém stavu do 400 kg
A2 	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	18 let	AM, A1
A 	1. motocykly s postranním vozíkem nebo bez něj, 2. tříkolová motorová vozidla s výkonem převyšujícím 15 kW	24 let, 21 let (pro tříkolová), 20 let (je-li min. 2 roky držitelem A2)	AM, A1, A2, B1 o hmotnosti v nenaloženém stavu do 400 kg
B1 	čtyřkolová motorová vozidla (s výjimkou vozidel skupiny AM) jejichž výkon nepřevyšuje 15 kW a hmotnost v nenaloženém stavu nepřevyšuje 400 kg nebo 550 kg u vozidel určených k přepravě zboží	17 let	AM, A1 tříkolová
B 	motorová vozidla (s výjimkou vozidel skupin AM, A1, A2 a A), jejichž největší povolená hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg, s nejvýše 8 místy k sezení kromě místa řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojné vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg, pokud největší povolená hmotnost této jízdní soupravy nepřevyšuje 3500 kg nebo v případě rozšíření rozsahu nepřevyšuje 4 250 kg	18 let	AM, A1 s automatickou převodovkou, A tříkolová (od 21 let), B1

<p>C1</p> 	<p>motorová vozidla (s výjimkou traktorů), jejichž největší povolená hmotnost převyšuje 3 500 kg, ale nepřevyšuje 7 500 kg, s nejvýše 8 místy k sezení kromě místa řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojné vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg</p>	<p>18 let</p>	<p>AM</p>
<p>C</p> 	<p>motorová vozidla (s výjimkou traktorů a vozidel skupiny C1), jejichž největší povolená hmotnost převyšuje 3 500 kg s nejvýše 8 místy k sezení kromě místa řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojné vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg</p>	<p>21 let, 18 let (jen pro stanovená vozidla*), 18 let (jen pro stanovené případy**)</p>	<p>AM, C1</p>
<p>D1</p> 	<p>motorová vozidla, jejichž délka nepřesahuje 8 metrů, s více než 8, ale nejvýše 16 místy k sezení kromě místa řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojné vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg</p>	<p>21 let</p>	<p>AM</p>
<p>D</p> 	<p>motorová vozidla (s výjimkou vozidel skupiny D1) s více než 8 místy k sezení kromě místa řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojné vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg</p>	<p>24 let, 21 let (jen pro stanovená vozidla*), 21 let (jen pro stanovené případy**), 23 let (jen pro stanovené případy***)</p>	<p>AM, D1</p>
<p>B+E</p> 	<p>jízdní soupravy složené z vozidla skupiny B a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti vyšší než 750 kg, avšak nepřevyšující 3 500 kg</p>	<p>18 let</p>	<p>AM</p>
<p>C1+E</p> 	<p>jízdní soupravy, jejichž největší povolená hmotnost nepřevyšuje 12 000 kg, složené:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. z vozidla skupiny C a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti vyšší než 750 kg, nebo 2. z vozidla skupiny B a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti vyšší než 3 500 kg 	<p>18 let</p>	<p>AM, B+E</p>
<p>C+E</p> 	<p>jízdní soupravy složené ze skupiny C a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti vyšší než 750 kg</p>	<p>21 let, 18 let (jen pro stanovené případy**)</p>	<p>AM, B+E, C1+E, D+E (jen pro držitele D)</p>
<p>D1+E</p> 	<p>jízdní soupravy složené z vozidla skupiny D1 a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti vyšší než 750 kg</p>	<p>21 let</p>	<p>AM, B+E</p>
<p>D+E</p> 	<p>jízdní soupravy složené z vozidla skupiny D a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti vyšší než 750 kg</p>	<p>24 let, 21 let (jen pro stanovené případy**), 23 let (jen pro</p>	<p>AM, B+E, D1+E</p>

		stanovené případy***)	
T 	zařazený traktor a pracovní stroje samojízdné, ke kterým smí být připojeno přípojné vozidlo	17 let	---

*) pouze k řízení vozidel Ministerstva vnitra používaných PČR, Vězeňské služby ČR, ozbrojených SIL ČR, OBECNÍ policie, HZS ČR a jednotek požární ochrany, celních orgánů nebo při zkušební jízdě v souvislosti s opravou nebo údržbou vozidel

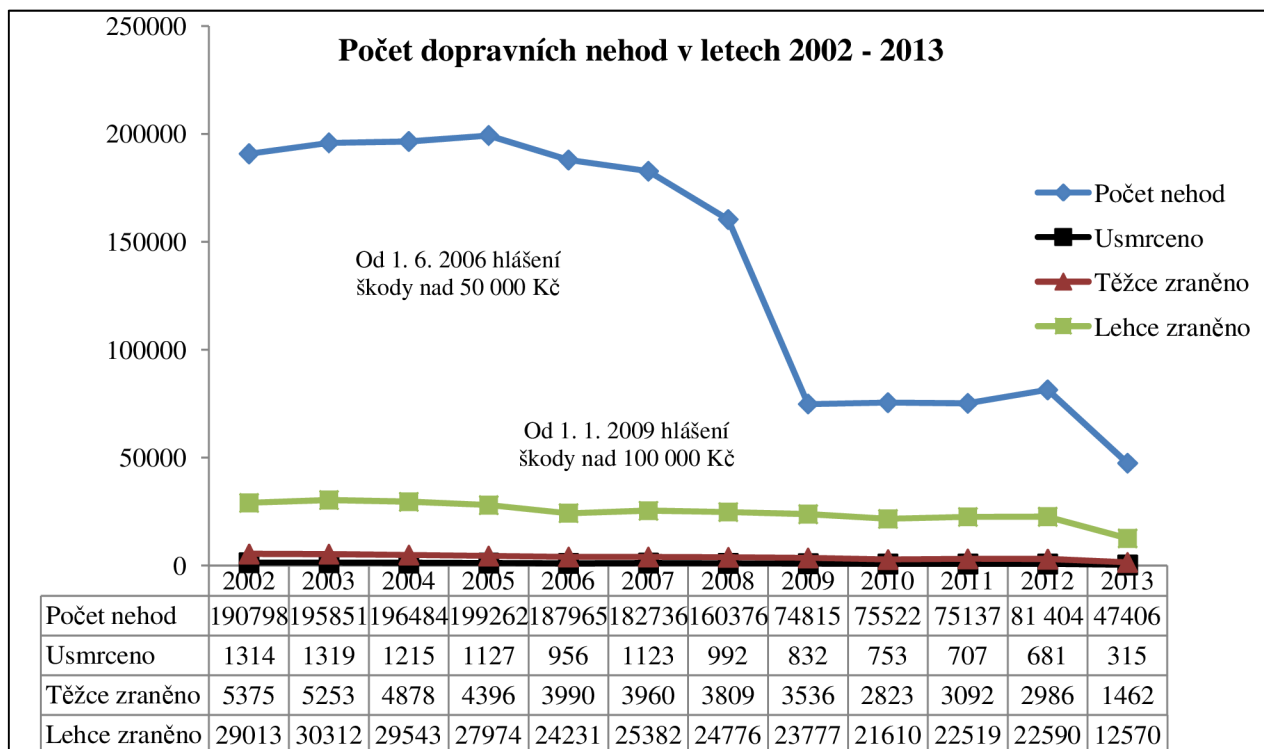
***) POUZE k řízení vozidel v rámci vstupního školení profesní způsobilosti řidičů a pro absolventy vstupního školení v rozšířeném rozsahu (vstupní školení v rozsahu 280 hodin)

****) pouze k řízení vozidel v rámci vstupního školení profesní způsobilosti řidičů a pro absolventy vstupního školení v základním rozsahu (vstupní školení v rozsahu 140 hodin)

Řidičská oprávnění jednotlivých skupin podskupin udělená před 19. 1. 2013 zůstávají zachována v rozsahu, jaký měla podle zákona o silničním provozu ve znění účinném před 19. 1. 2013. Tato řidičská oprávnění od 19. 1. 2013 opravňují rovněž k řízení motorových vozidel, která jsou do skupin vozidel se shodným označením nově zařazena, pokud tomu nebrání omezení nebo podmínění řidičského oprávnění.

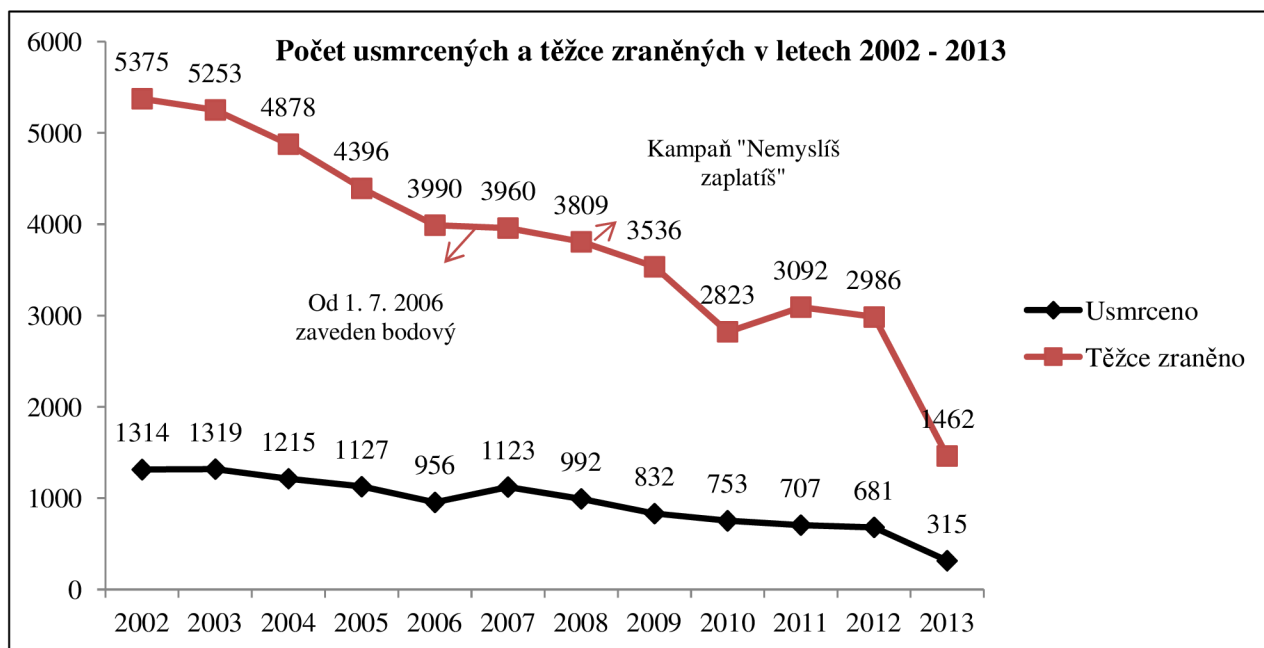
Příloha č. 2 – Statistika nehodovosti. Zdroj [59]

Graf č. 1: Počet dopravních nehod v letech 2002 - 2013 [59]



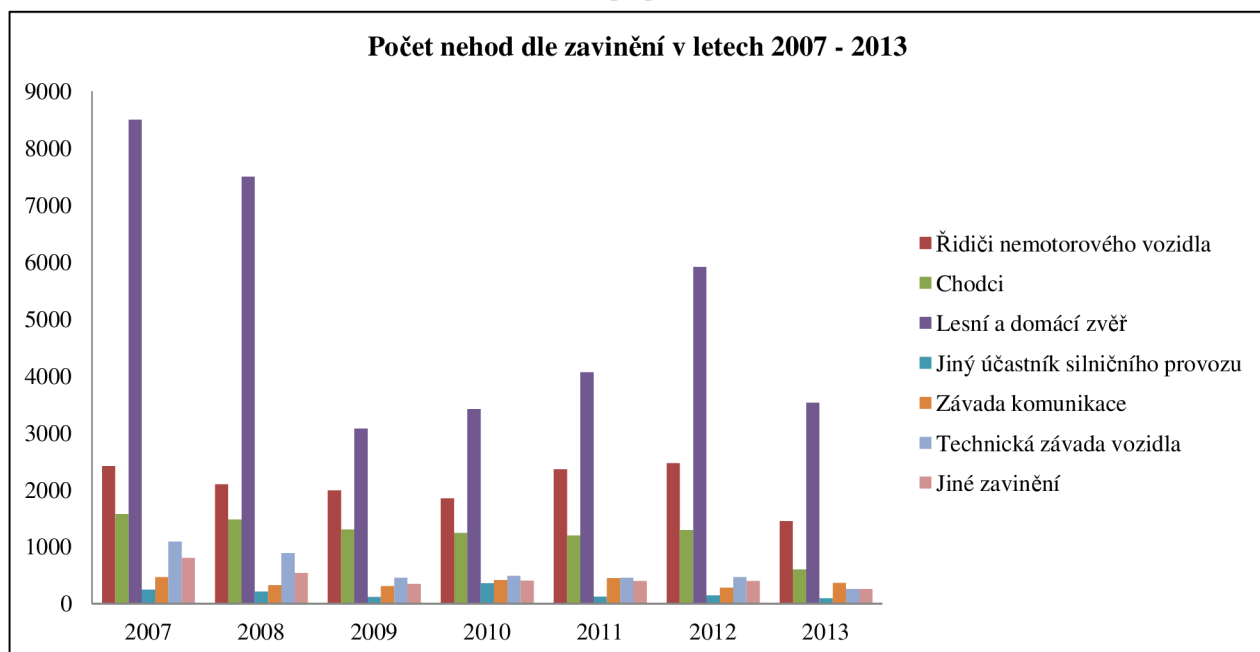
* statistické údaje jsou uvedeny do června roku 2013

Graf č. 2: Počet usmrcených a těžce zraněných v letech 2002 - 2013 [59]



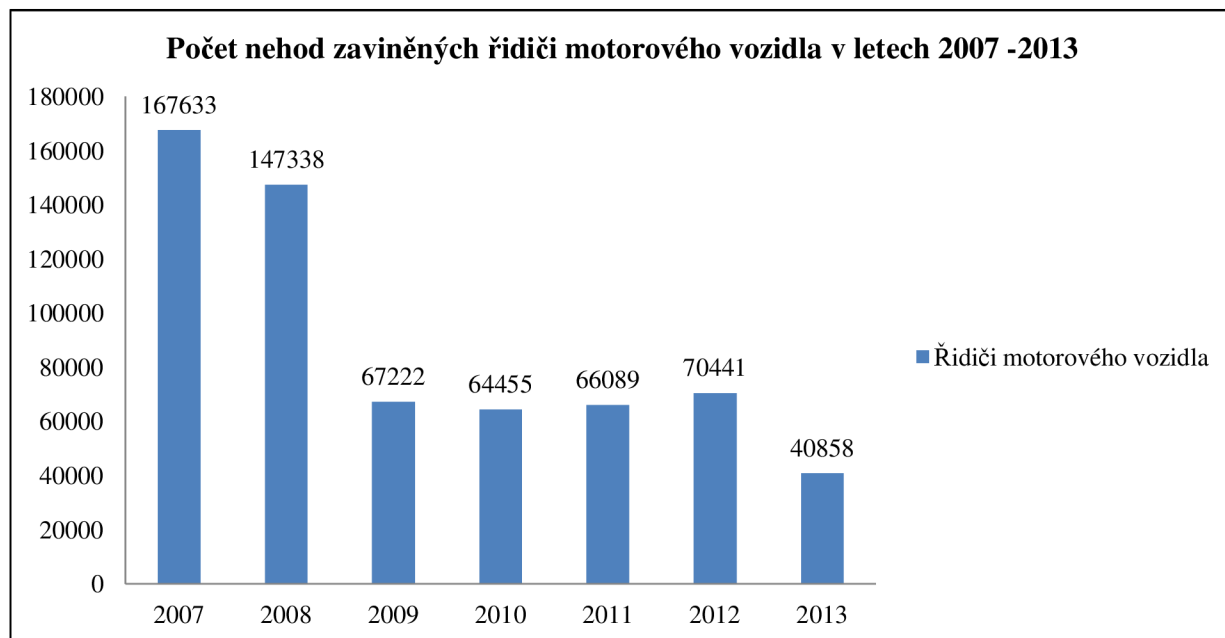
* statistické údaje jsou uvedeny do června roku 2013

Graf č. 3: Počet nehod dle zavinění v letech 2007- 2013 [59]



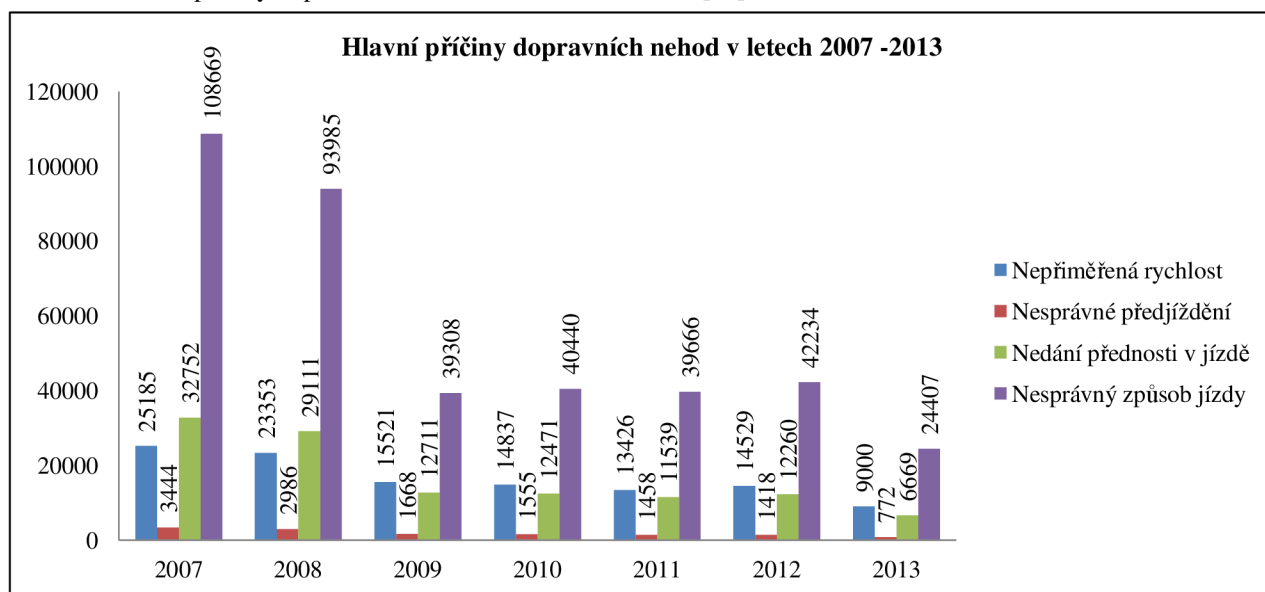
* statistické údaje jsou uvedeny do června roku 2013

Graf č. 4: Počet nehod zaviněných řidiči motorového vozidla v letech 2007 - 2013 [59]



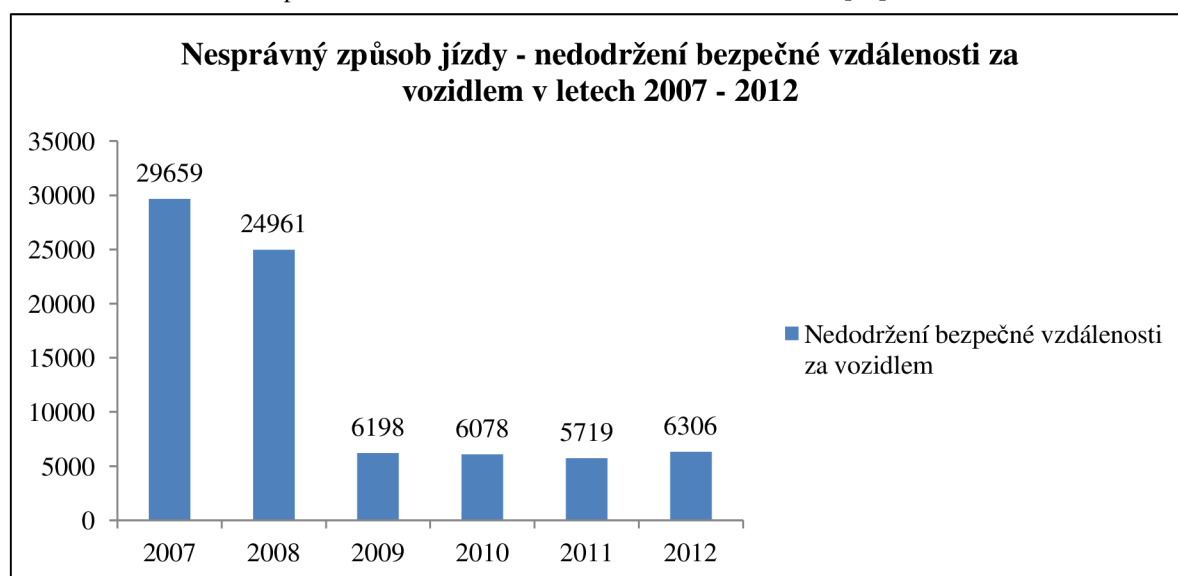
* statistické údaje jsou uvedeny do června roku 2013

Graf č. 5: Hlavní příčiny dopravních nehod v letech 2007 - 2013 [59]

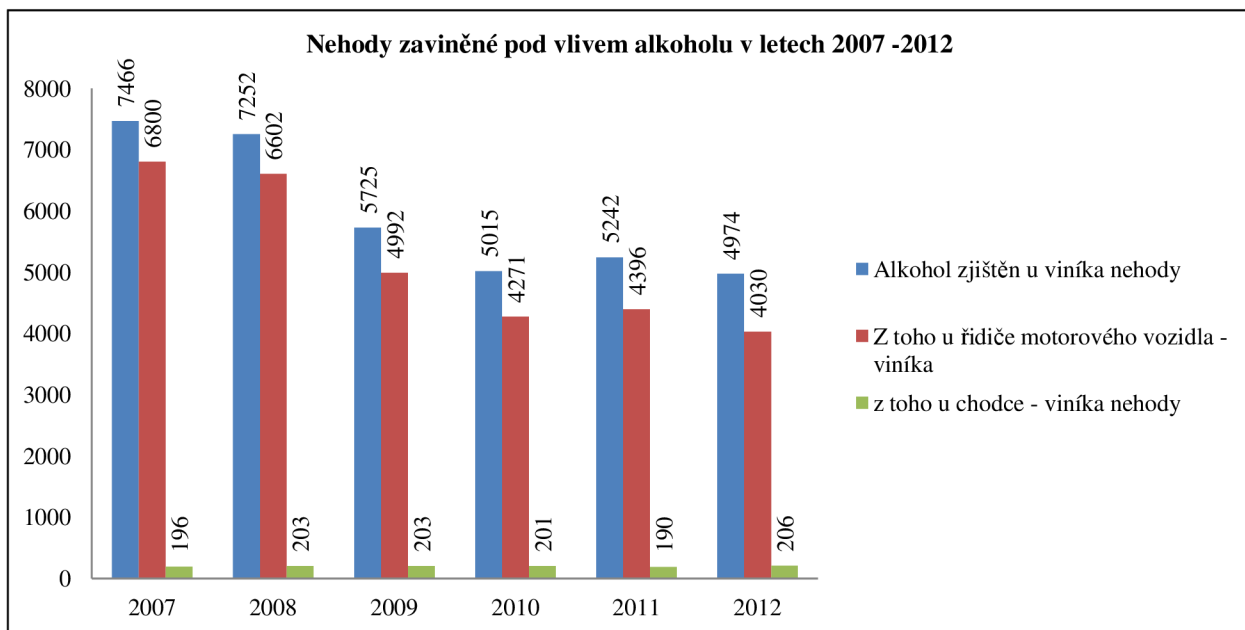


* statistické údaje jsou uvedeny do června roku 2013

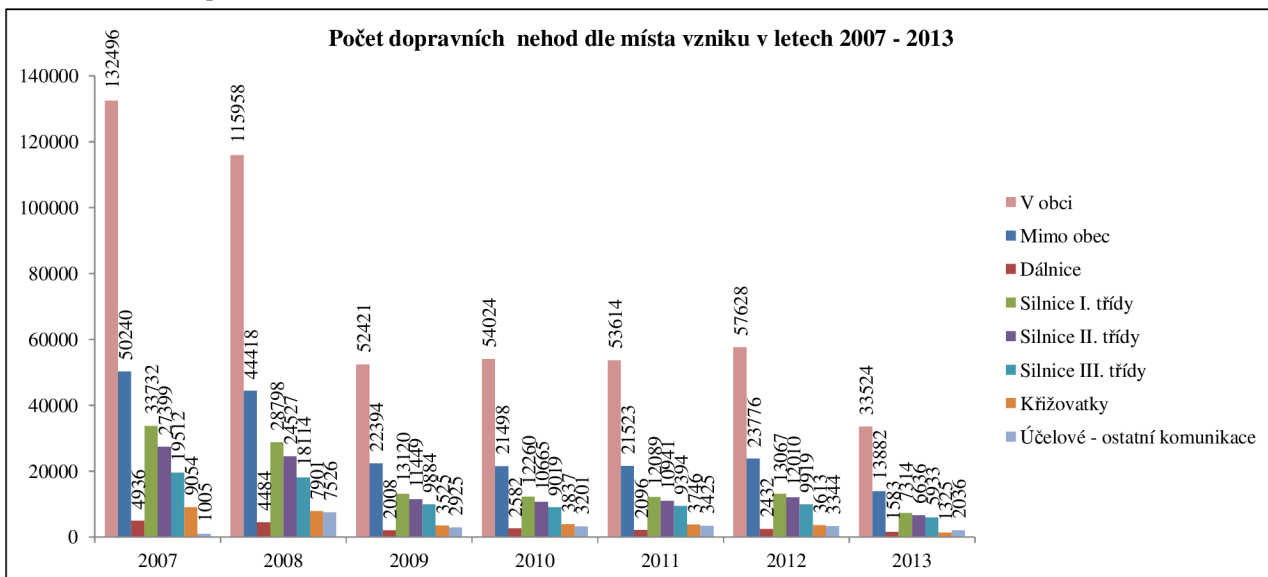
Graf č. 6: Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem v letech 2007 - 2012 [59]



Graf č. 7: Nehody zaviněné pod vlivem alkoholu v letech 2007 - 2012 [59]

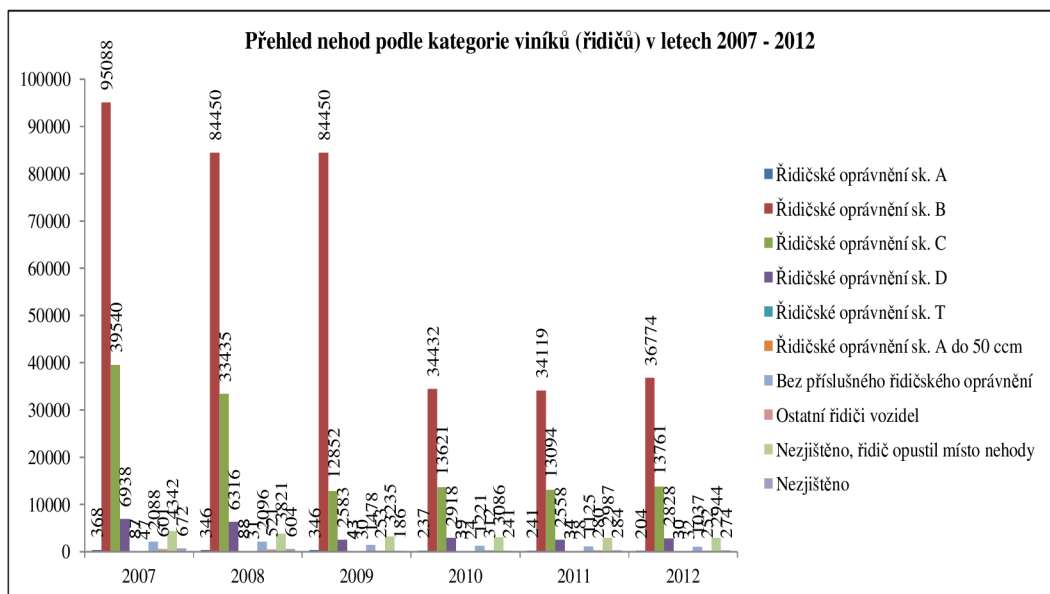


Graf č. 8: Počet dopravních nehod dle místa vzniku v letech 2007 - 2013 [59]

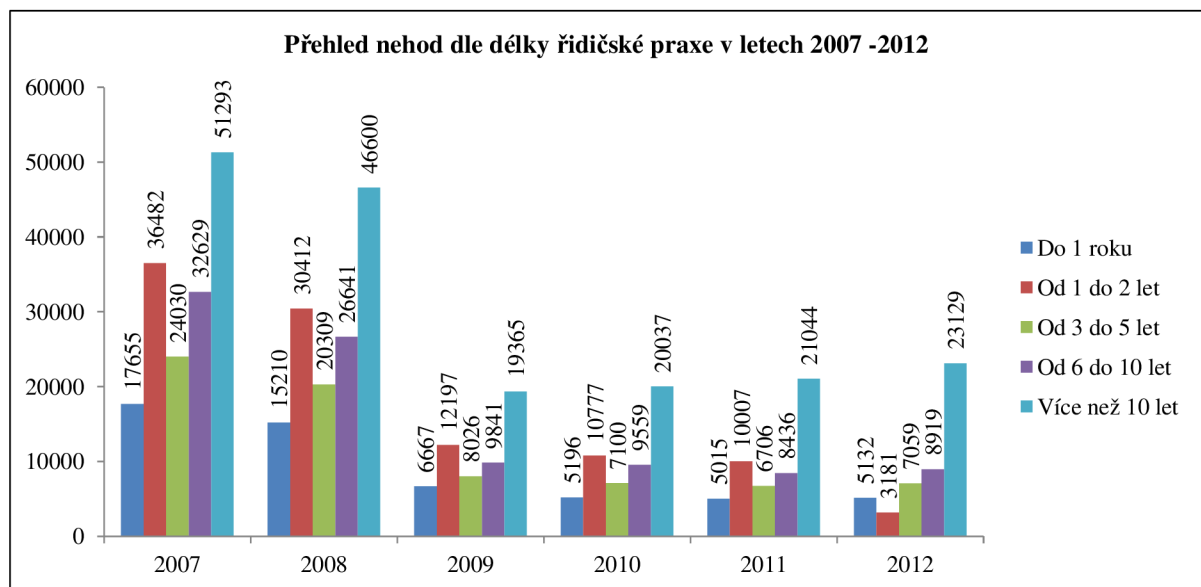


* statistické údaje jsou uvedeny do června roku 2013

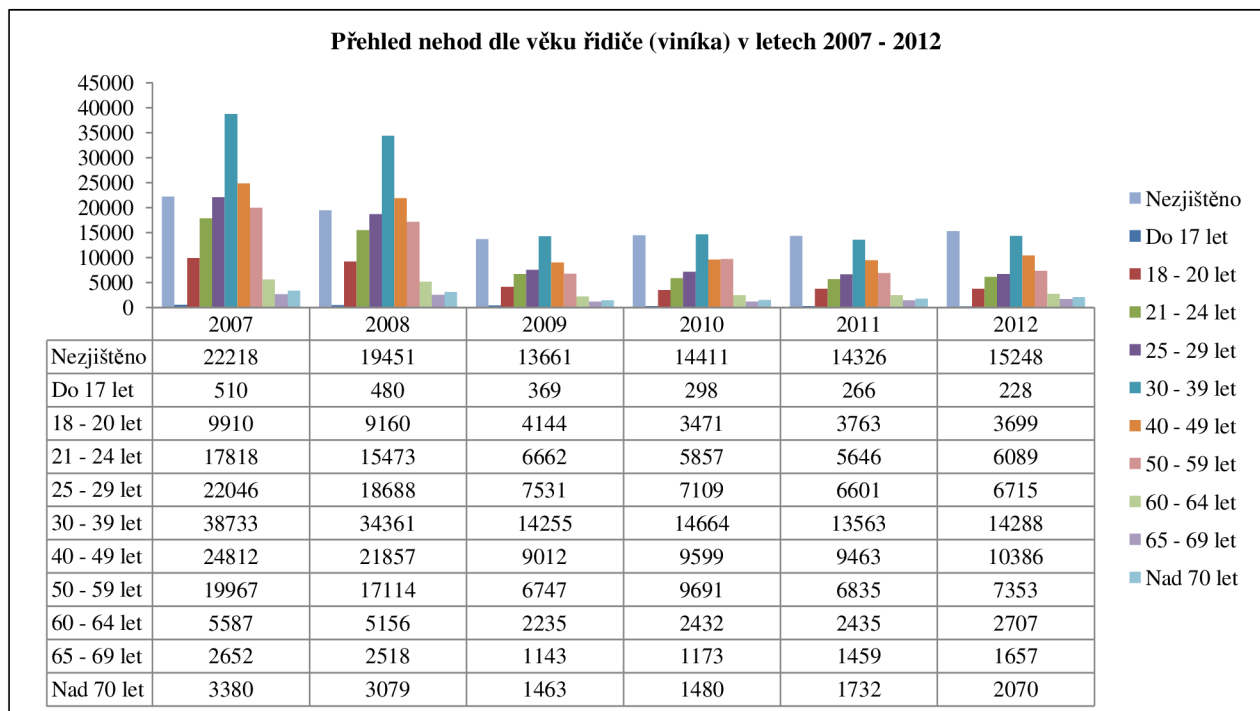
Graf č. 9: Přehled nehod dle kategorie viníků (řidičů) v letech 2007 - 2012 [59]



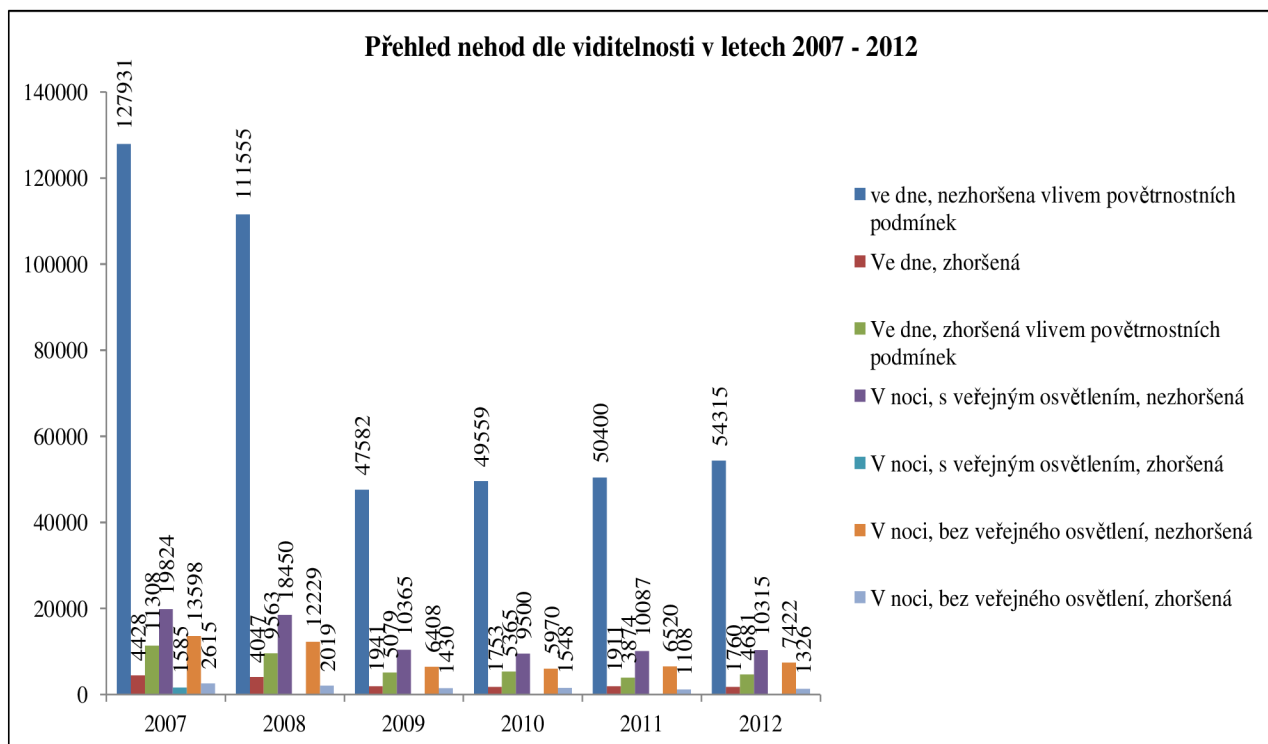
Graf č. 10: přehled nehod dle délky řidičské praxe v letech 2007 - 2012 [59]



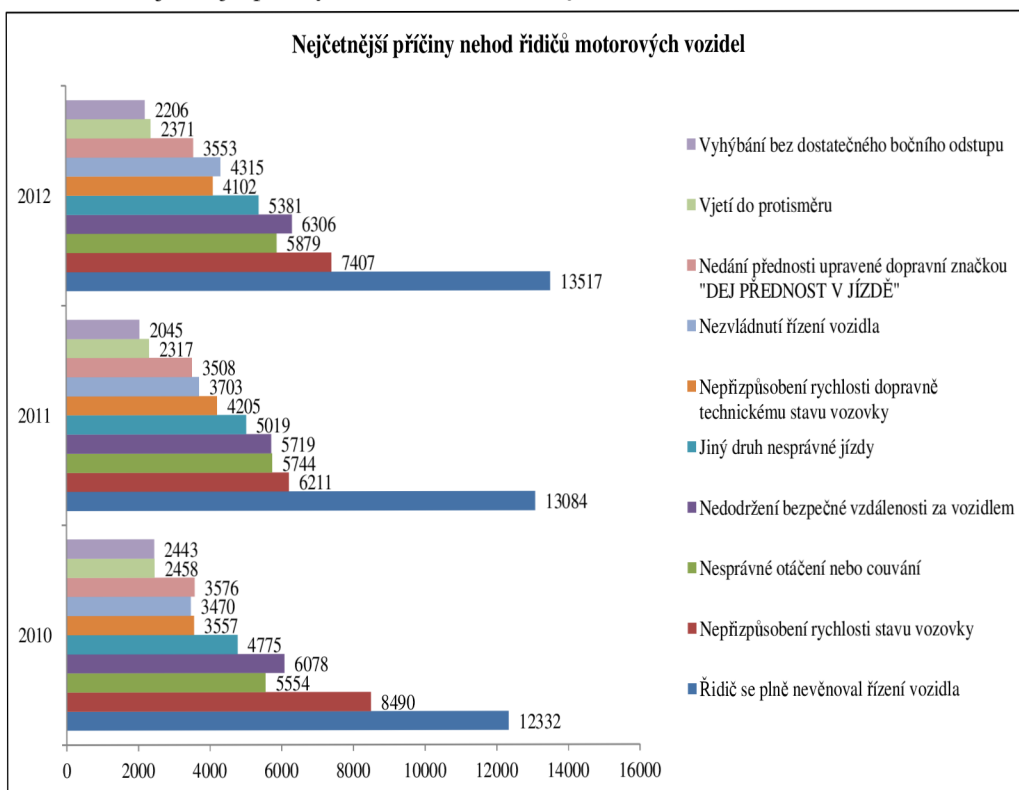
Graf č. 11: Přehled nehod dle věku řidiče (viníka) v letech 2007 - 2012 [59]



Graf č. 12: Přehled nehod dle viditelnosti v letech 2007 - 2012 [59]



Graf č. 13: Nejčtenější příčiny nehod řidičů motorových vozidel [59]



Příloha č. 3 – Dotazník. Zdroj: Autor

DOTAZNÍK PRO ŘIDIČE

"Problematika odborné způsobilosti řidičů motorových vozidel k provozu na pozemních komunikacích ČR"

Dobrý den,
obracím se na Vás s žádostí o vyplnění krátkého dotazníku, jehož výsledek poslouží k vypracování mé diplomové práce na téma „Problematika odborné způsobilosti řidičů motorových vozidel k provozu na pozemních komunikacích ČR“. Dotazník je anonymní a jeho vyplnění zabere cca 20 minut.

Děkuji za Vaši ochotu a čas

Bc. Zuzana Chodurová
Ústav soudního inženýrství, VUT v Brně
obor Expertní inženýrství v dopravě

1. POHLAVÍ:

MUŽ ŽENA

2. VĚK:

do 17 let 18 – 20 21 – 24 25 – 29 30 – 39 40 – 49
 50 – 59 60 – 64 65 – 69 nad 70 let

3. JSTE VLASTNÍKY ŘIDIČSKÉHO OPRAVNĚNÍ:

(možno označit více odpovědí)

sk. A sk. B sk. C sk. D sk. T
 sk. A (do 50ccm) jiné (uved'te jaké):

4. JAKÉ JE DÉLKA VAŠI ŘIDIČSKÉ PRAXE:

do 1 roku 1 – 2 roky 3 – 5 let 6 – 10 let více než 10 let

5. JAKÝ JE VÁŠ PŘIBLIŽNÝ ROČNÍ KILOMETROVÝ NÁJEZD?

do 500 km 500 – 1500 km 1500 – 5 tis. km 5 tis. – 10 tis. km
 10 tis. – 15 tis. km nad 15 tis. km

6. JAK ČASTO VYUŽÍVÁTE MOTOROVÉ VOZIDLO?

Každý den Několikrát týdně Víkendový jezdec Méně často

7. BYL(A) JSTE ÚČASTNÍKEM DOPRAVNÍ NEHODY?

(možno označit více odpovědí)

ANO, jako řidič viní k ANO, jako řidič poškozený ANO, jako spolujezdec NE

8. BYL(A) JSTE V POSLEDNÍCH 5 LETECH POKUTOVÁN(A) POLICIÍ ČR?

Ano Ne

V případě, že **ano** o jaký přestupek se jednalo (doplňte):

9. POUŽÍVÁTE PŘI JÍZDĚ MOTOROVÝM VOZIDLEM BEZPEČNOSTNÍ PÁSY (Jsou-li k dispozici)?

ANO, ale pouze případě, že jsem řidič
 ANO, v případě, že jsem řidič i jako spolujezdec
 NE

10. JAKÁ JE HRANICE VÝŠE HMOTNÉ ŠKODY PRO POVINNOST HLÁSIT DOPRAVNÍ NEHODU POLICII ČR?

100 000 Kč
 50 000 Kč
 20 000 Kč
 Žádná hranice není stanovena, každou dopravní nehodu je nutné hlásit policii ČR.

11. DODRŽUJETE VŽDY PRAVIDLA SILNIČNÍHO PROVOZU?

Ano Ne

V případě, že **ne**, jakého přestupku se nejčastěji dopouštíte:

(možno označit více odpovědí)

Nepřiměřená rychlost
 Nesprávné předjíždění
 Nedání přednosti v jízdě
 Nesprávný způsob jízdy (nedodržení bezpečné vzdálenosti, agresivní jízda...)
 Jiné (uved'te jaké):

12. CO POVAŽUJETE ZA NEJVĚTŠÍ HROZBU PŘI ŘÍZENÍ MOTOROVÉHO VOZIDLA?

(možno označit více odpovědí)

Mladé začínající řidiče

- Řidiče seniory
- Agresivní řidiče
- Řidiče motocyklu
- Cyklisty
- Chodce
- Muže za volantem
- Ženy za volantem
- Osoby pod vlivem alkoholu, či jiných návykových látek
- Jiné (uveďte jaké):

13. SOUHLASÍTE S ŘIDIČSKÝM PRŮKAZEM NA ZKOUŠKU?

- ANO NE NEVÍM

14. SOUHLASÍTE S POVINNÝM DOPRAVNĚ PSYCHOLOGICKÝM VYŠETŘENÍM U VYBODOVANÝCH ŘIDIČŮ?

- ANO NE NEVÍM

15. JAK URČUJETE BEZPEČNOU VZDÁLENOST MEZI MOTOROVÝMI VOZIDLY?

- Dodržuji pravidlo minimálně 2 sekund
- Nijak neurčuji bezpečnou vzdálenost
- Jinak (uveďte jak):

16. POŽIL(A) JSTE NĚKDY PŘED JÍZDOU NEBO BĚHEM JÍZDY MOTOROVÝM VOZIDLEM ALKOHOL, ČI JINÉ NÁVYKOVÉ LÁTKY?

- ANO NE

17. JEZDÍTE SE SVÝM MOTOROVÝM VOZIDLEM DO ZAHRANIČÍ? V případě, že ano, uveďte prosím kde nejčastěji:

- ANO, kam:
- NE

18. JSTE SPOKOJEN(A) SE SYSTÉMEM VZDĚLÁVÁNÍ ŽADATELŮ O ŘIDIČSKÉ OPRÁVNĚNÍ?

- ANO NE NEVÍM
- ANO s výhradou (upřesněte):

19. ZAJÍMÁTE SE AKTIVNĚ O ZMĚNY V ZÁKONECH SOUVISEJÍCÍ S PROVOZEM NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH?

- ANO NE

20. JAK PROBÍHALA VAŠE VÝUKA A VÝCVIK V AUTOŠKOLE?

- Teoretická část, trenážér/jízda na cvičišti, ostrý provoz
- Úvodní teoretická část, ostrý provoz bez předchozího výcviku na trenážéru či cvičišti
- Nevzpomínám si
- Jinak (uveďte jak):

21. ZAJÍMÁTE SE AKTIVNĚ O ÚČAST NA KURZECH BEZPEČNÉ JÍZDY (škola smyku...)?

- ANO NE

Děkuji za účast!

DOTAZNÍK PRO ŘIDIČE

Každá otázka má pouze **JEDNU** správnou odpověď.

1. Řidiči protijedoucích vozidel se vyhýbají:

- Zásadně vlevo
- Vpravo, včas a v dostatečné míře
- Tak, aby zachovali boční odstup alespoň 2 m

2. Dávat světelné výstražné znamení krátkým přerušovaným rozsvícením dálkových světel nebo přepínáním potkávacích a dálkových světel k upozornění řidiče předjížděného vozidla:

- Je dovoleno pouze na dálnici a silnici pro motorová vozidla
- Je dovoleno
- Je zakázáno

3. Řidič jedoucí před Vámi dává výstražné světelné znamení. Jak se zachováte?

- Snížím rychlost jízdy a použiji také světelné a výstražné znamení
- Zajedu co nejbližší k pravému okraji vozovky a zastavím
- Pokračuji v jízdě za nezměněných podmínek

4. Chodec na přechodu pro chodce signalizuje úmysl přejít vozovku mávnutím bílé slepecké hole ve směru přecházení. Jak se zachováte?

- Budu pokračovat beze změny v jízdě, protože nevidomý člověk bez doprovodu nesmí přecházet vozovku
- Snížím rychlost jízdy nebo zastavím vozidlo před přechodem pro chodce a umožním chodci nerušené a bezpečné přejít vozovky
- Zrychlím vozidlo a přecházejícího chodce objedu

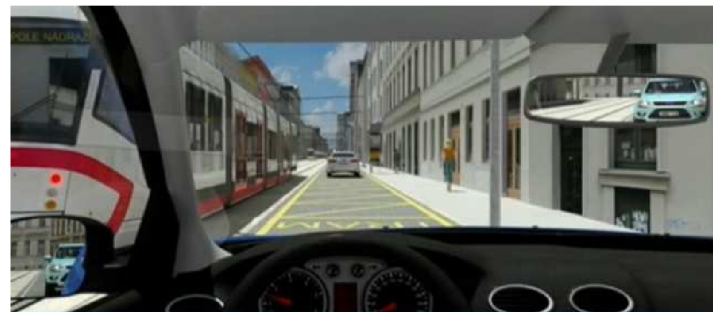
5. Při provádění zevní srdeční masáže je správné stlačení hrudní kosti asi o:

- 4 – 5 cm, u dospělého člověka
- 1 – 2 cm
- 8 – 10 cm

6. Správná frekvence stlačení hrudní kosti při srdeční masáži je u dospělého:

- Přibližně 100 stlačení za minutu
- Přibližně 60 stlačení za minutu
- Přibližně 160 stlačení za minutu

7. Jak se zachováte?



- Zrychlím vozidlo a za použití zvukové signalizace dám vystupujícím najevo, že projíždím
- Za tramvaj vozidlo zastavím
- Za zvýšené opatnosti objedu tramvaj vlevo

8. Jak se zachováte?



- Objedu zastavující vozidlo a použiji znamení o změně směru jízdy (blinkr)
- Objedu zastavující vozidlo bez použití znamení o změně směru jízdy (blinkru)
- Snížím rychlost jízdy a bude-li to nutné, vozidlo zastavím

9. Můžete v situaci vyobrazené na obrázku dokončit přejetí do druhého jízdního pruhu?



- Ano mohu
- Ano mohu avšak pouze v případě, že mě řidič auta jedoucího v pruhu, do kterého přejíždím pustí
- Ne nemohu

10. Jak se zachováte v situaci na níže uvedeném obrázku v případě, že jedoucí vozidla před vámi jsou pomalejší?



- Zrychlím a zvukovou signalizací (zatroubením) naznačím pomaleji jedoucím vozidlům, aby zrychlily
- Přizpůsobím rychlost jízdy pomaleji jedoucím vozidlům
- Pomalu jedoucí vozidla předjedu

11. Jak se zachováte v případě, že tramvaj na obrázku bude odbočovat vpravo?



- Zrychlím a budu pokračovat v jízdě – rychlejší má přednost
- Dám přednost tramvaji
- Budu pokračovat v jízdě, protože jsem na hlavní komunikaci

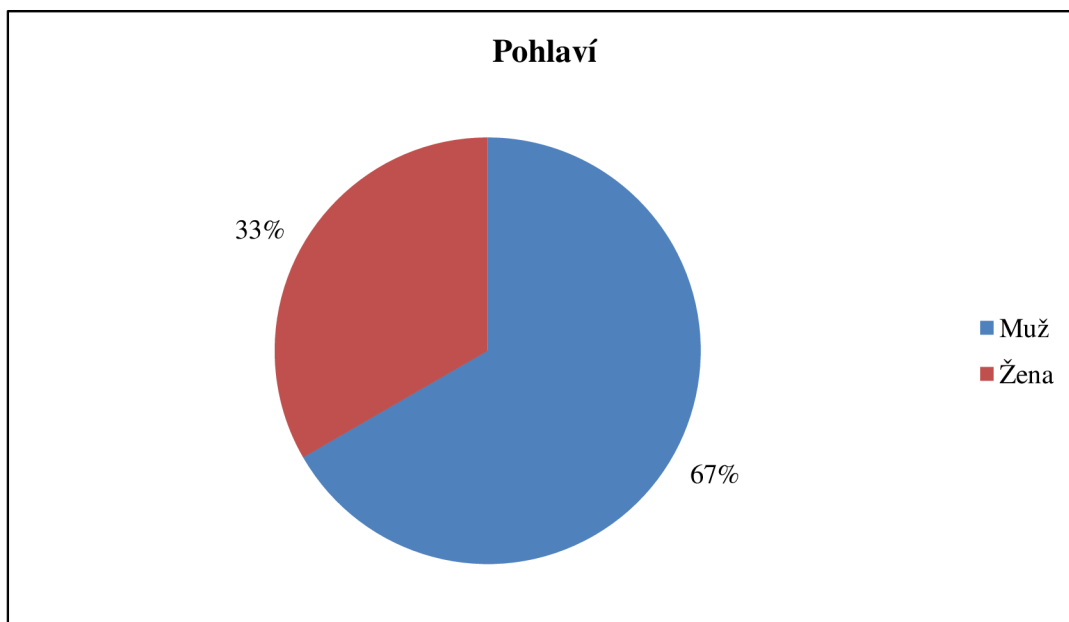
12. Je povinností řidičů v ČR mít při jízdě v motorovém vozidle reflexní vestu jako součást povinné výbavy?

- ANO
- NE

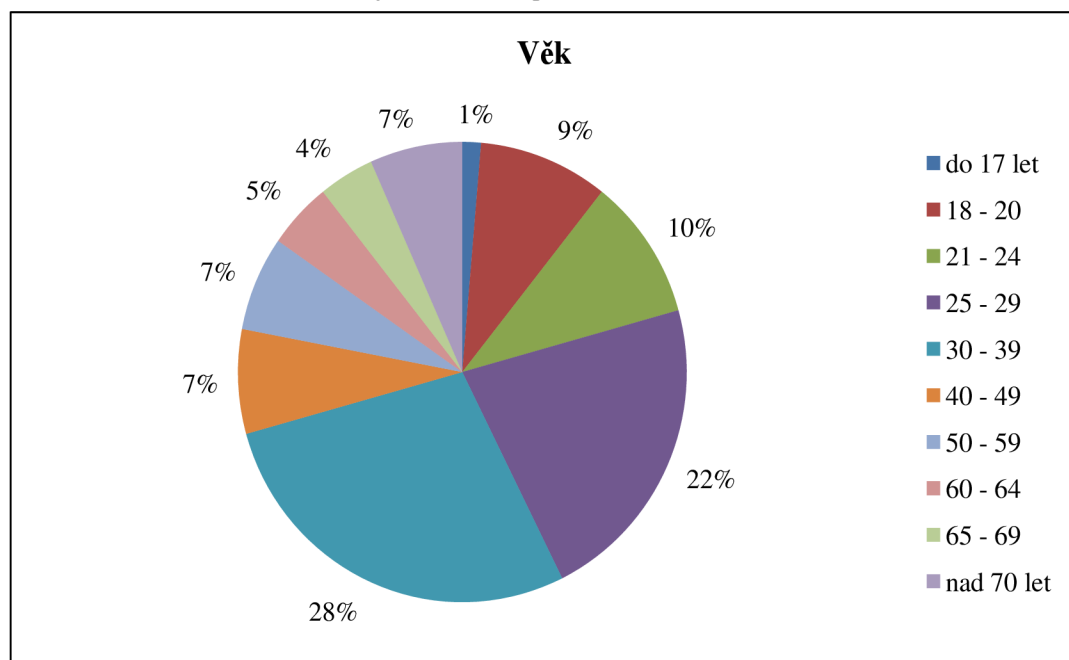
Děkuji za účast!

Příloha č. 4 – Vyhodnocení první části dotazníkového šetření. Zdroj: Autor

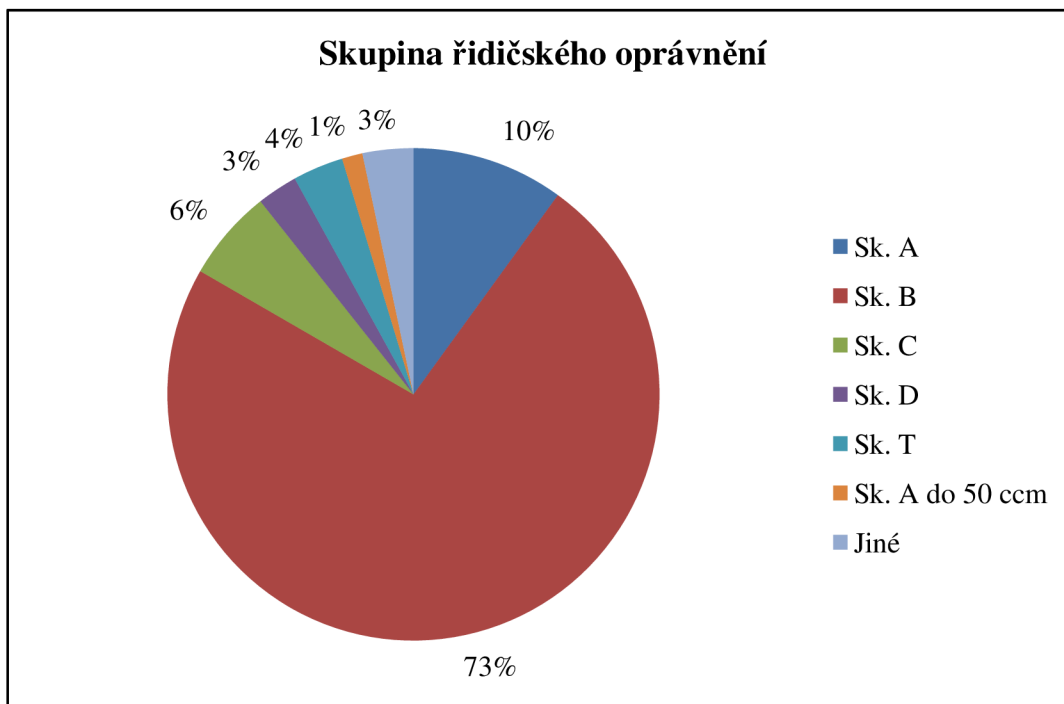
Graf č. 1: Vyhodnocení odpovědí na otázku č. 1 [autor]



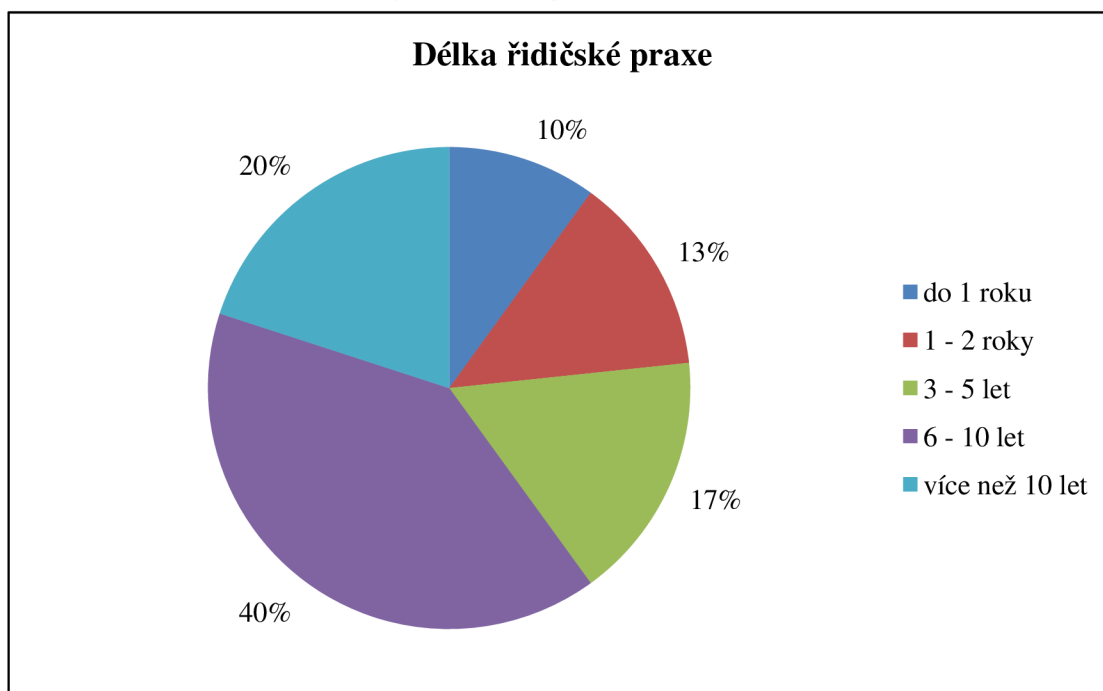
Graf č. 2: Vyhodnocení odpovědí na otázku č. 2 [autor]



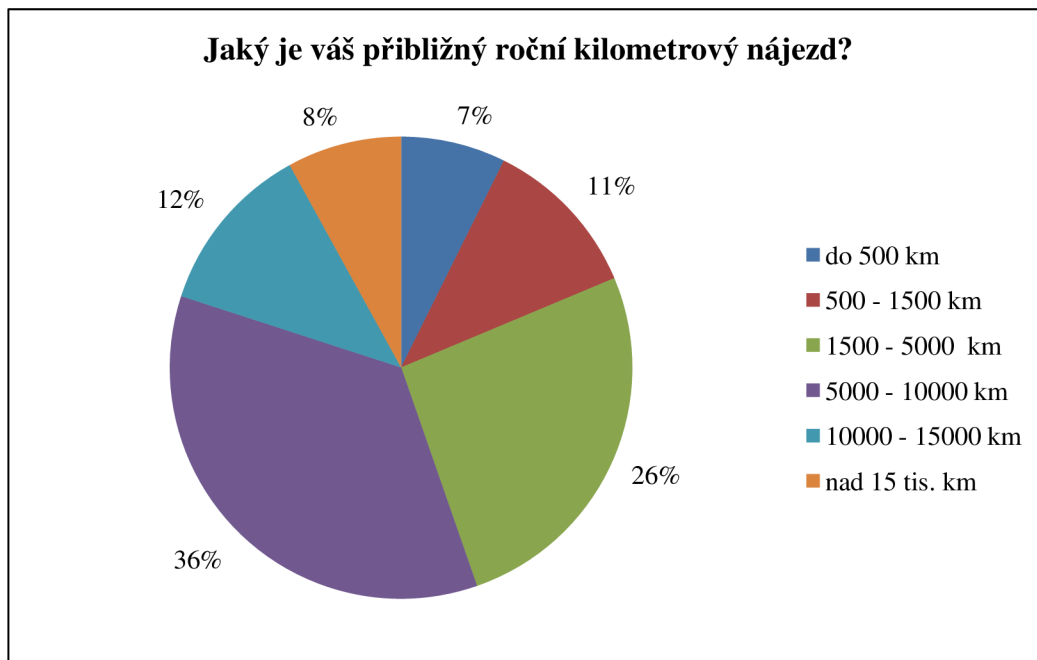
Graf č. 3: Vyhodnocení odpovědí na otázku č. 3 [autor]



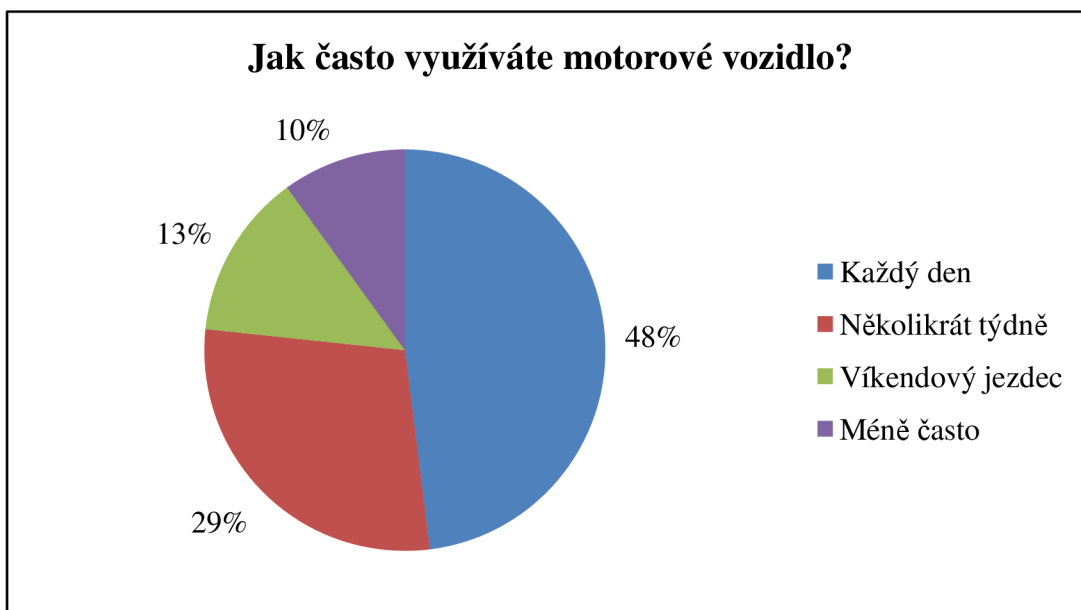
Graf č. 4: Vyhodnocení odpovědí na otázku č. 4 [autor]



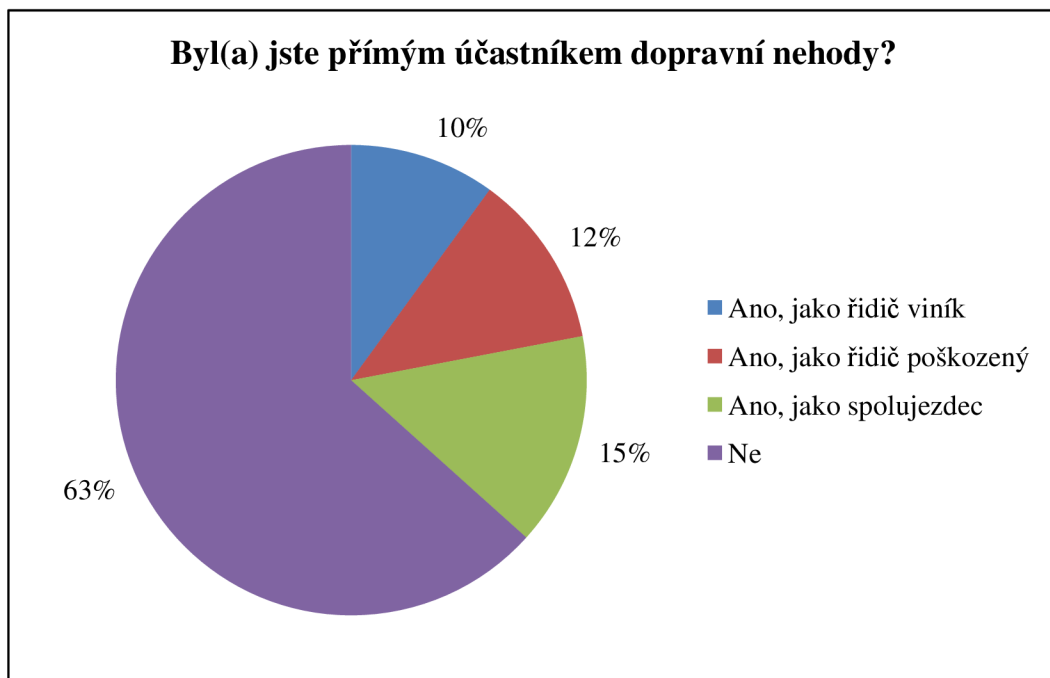
Graf č. 5: Vyhodnocení odpovědí na otázku č. 5 [autor]



Graf č. 6: Vyhodnocení odpovědí na otázku č. 6 [autor]



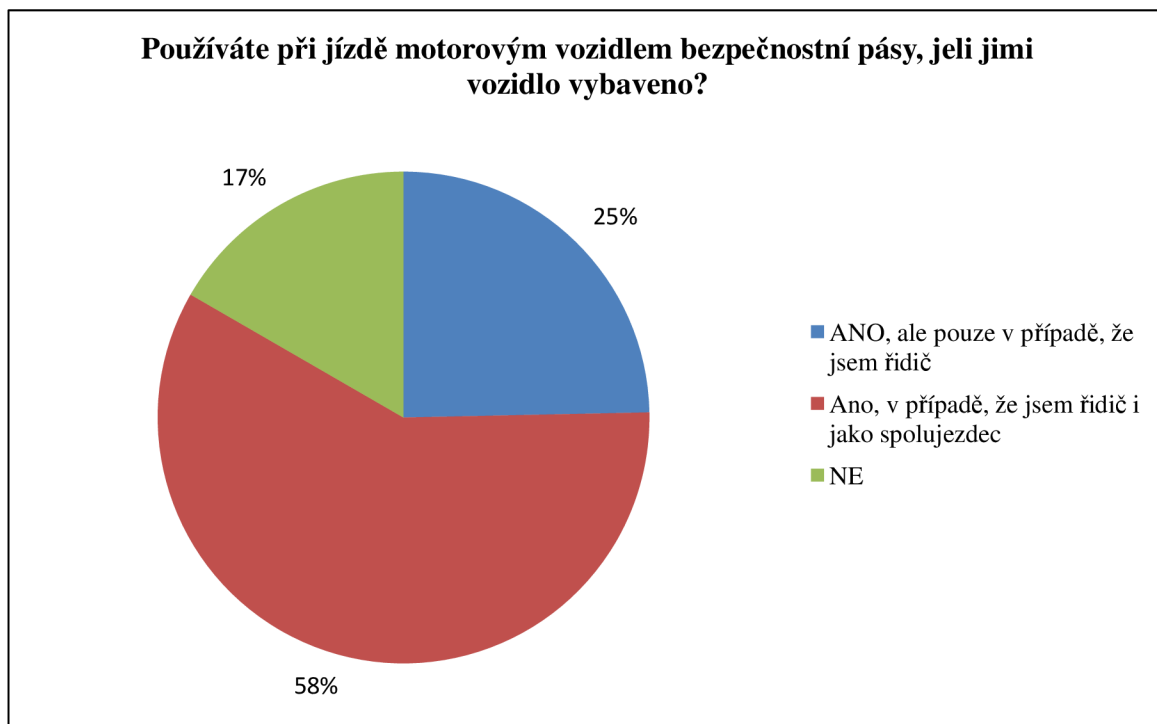
Graf č. 7: Vyhodnocení odpovědí na otázku č. 7 [autor]



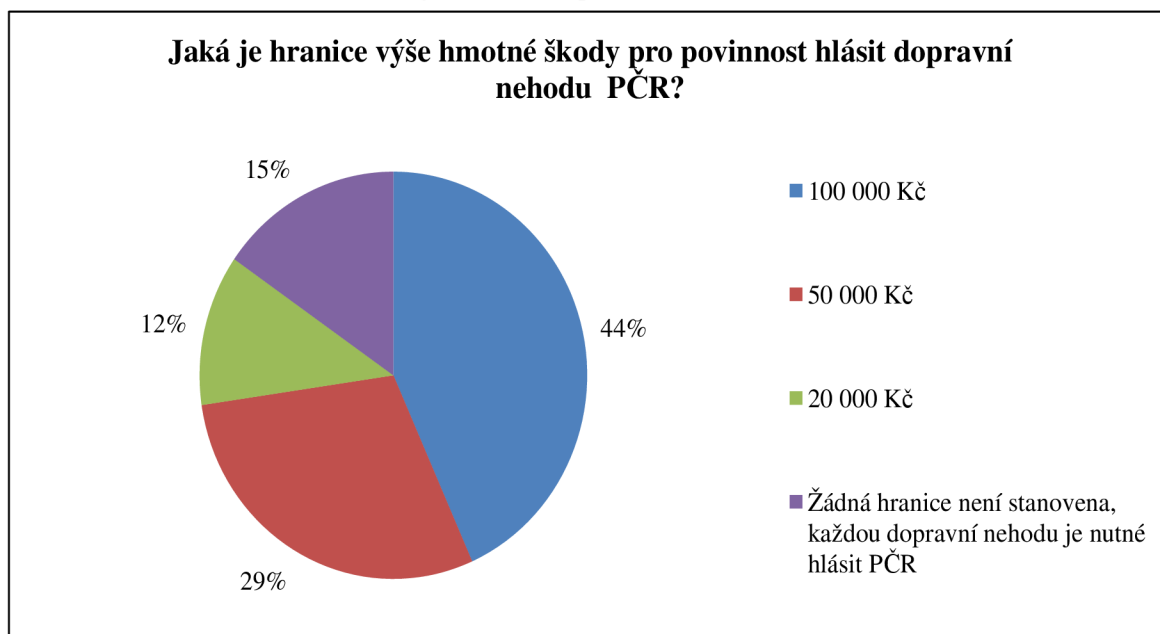
Graf č. 8: Vyhodnocení odpovědí na otázku č. 8 [autor]



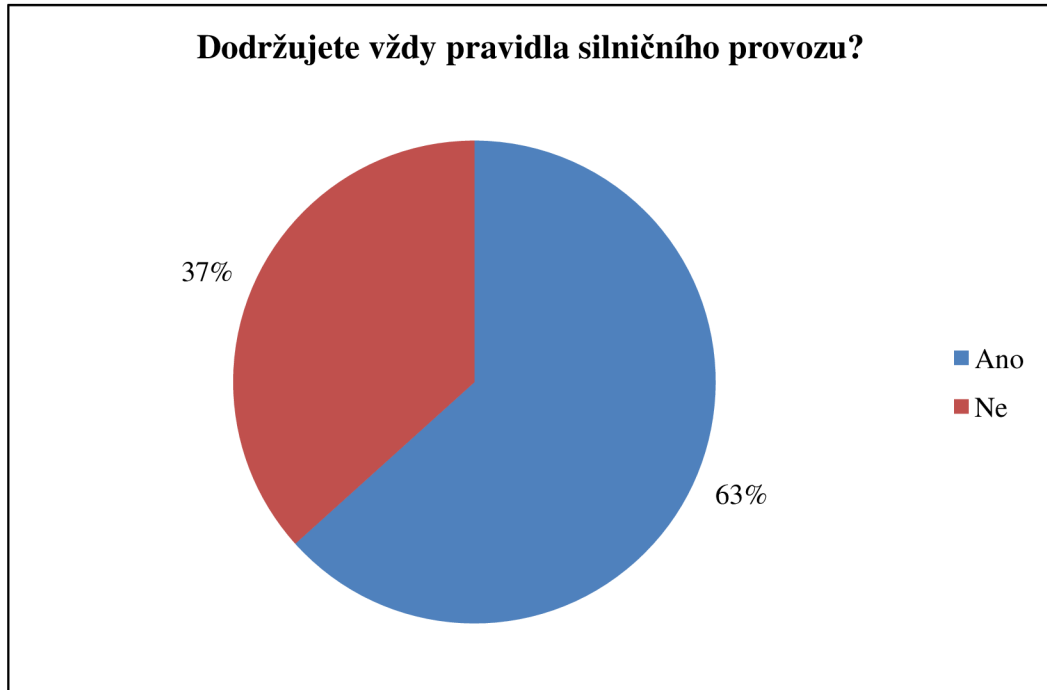
Graf č. 9: Vyhodnocení odpovědí na otázku č. 9 [autor]



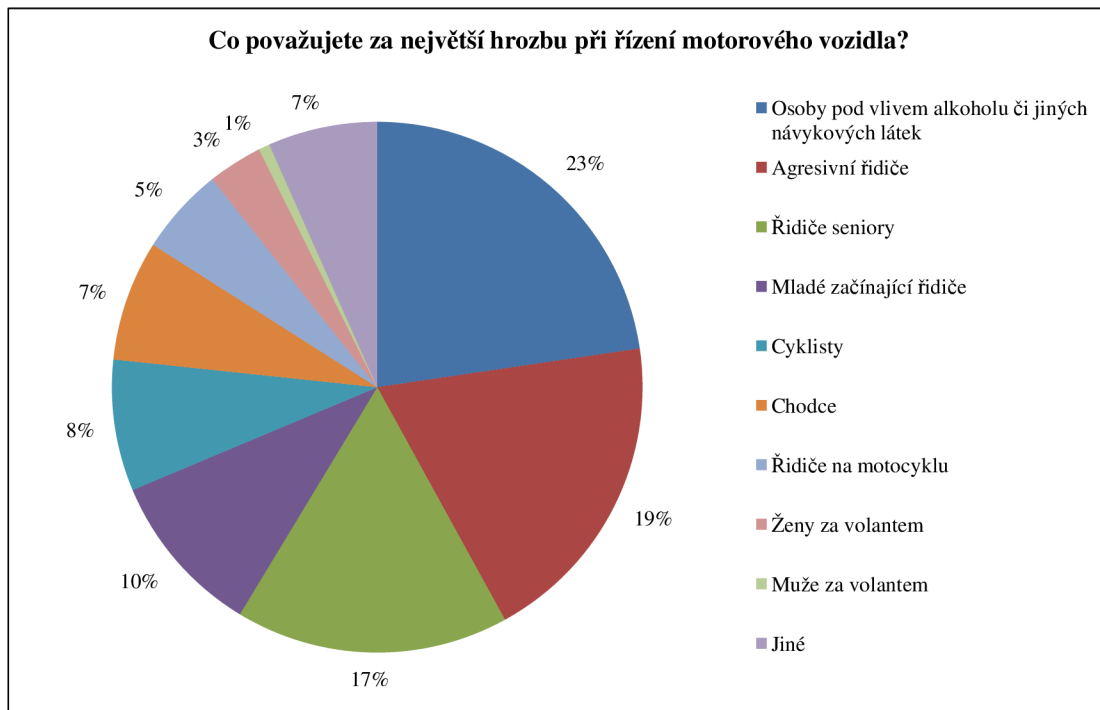
Graf č. 10: Vyhodnocení odpovědí na otázku č. 10 [autor]



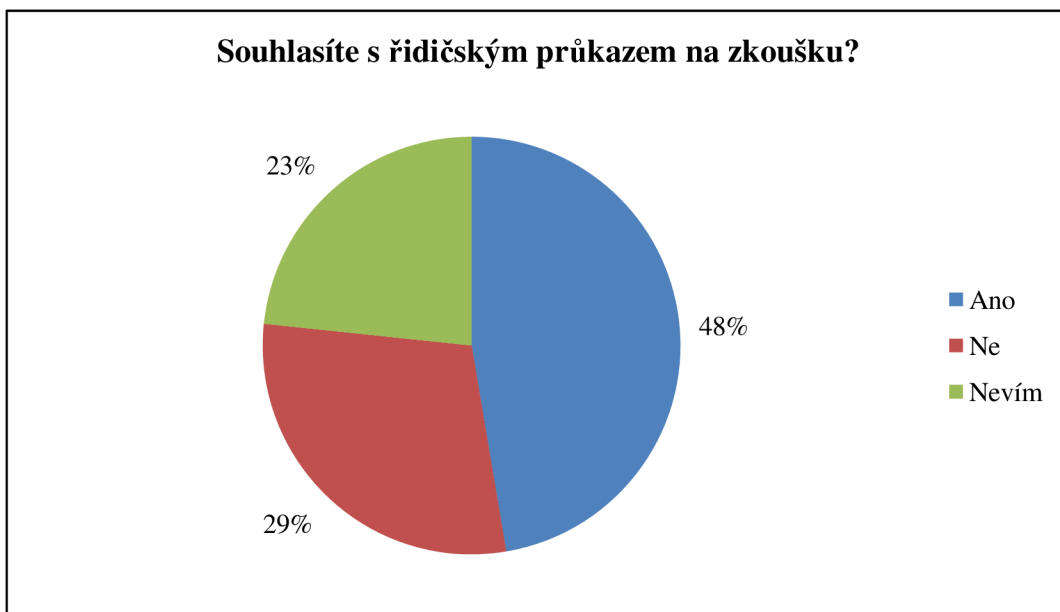
Graf č. 11: Vyhodnocení odpovědí na otázku č. 11 [autor]



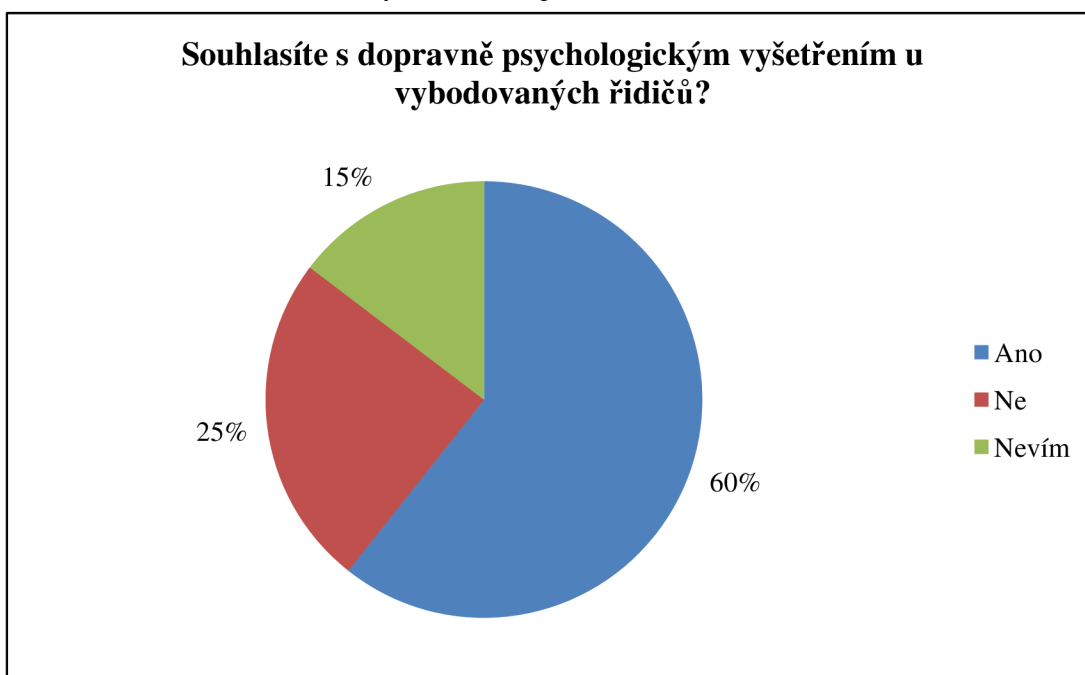
Graf č. 12: Vyhodnocení odpovědí na otázku č. 12 [autor]



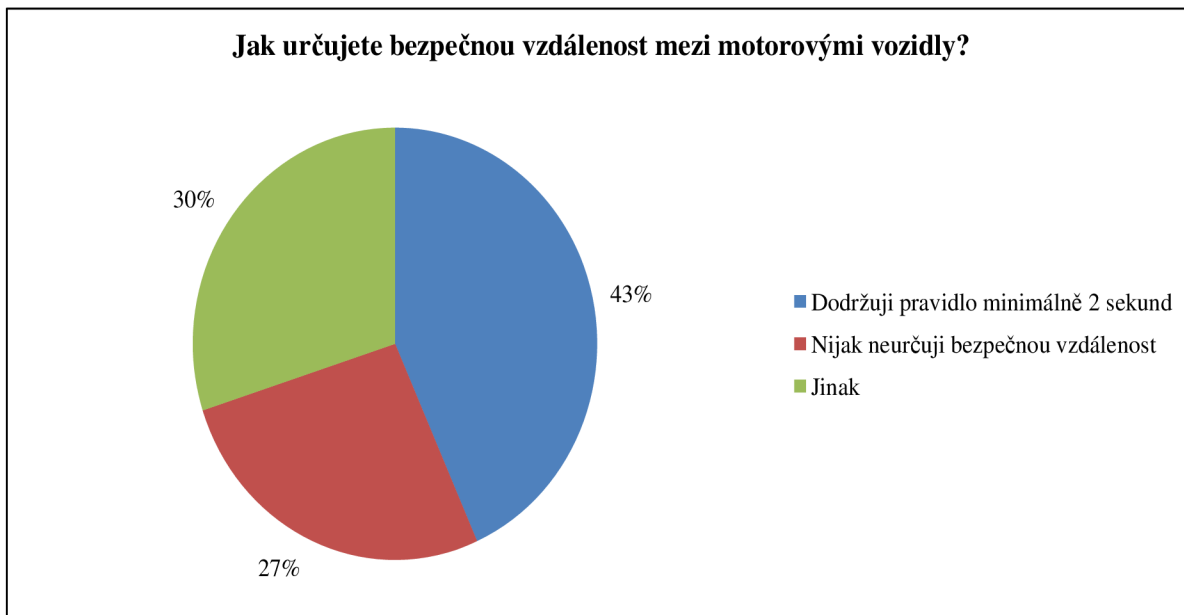
Graf č. 13: Vyhodnocení odpovědí na otázku č. 13 [autor]



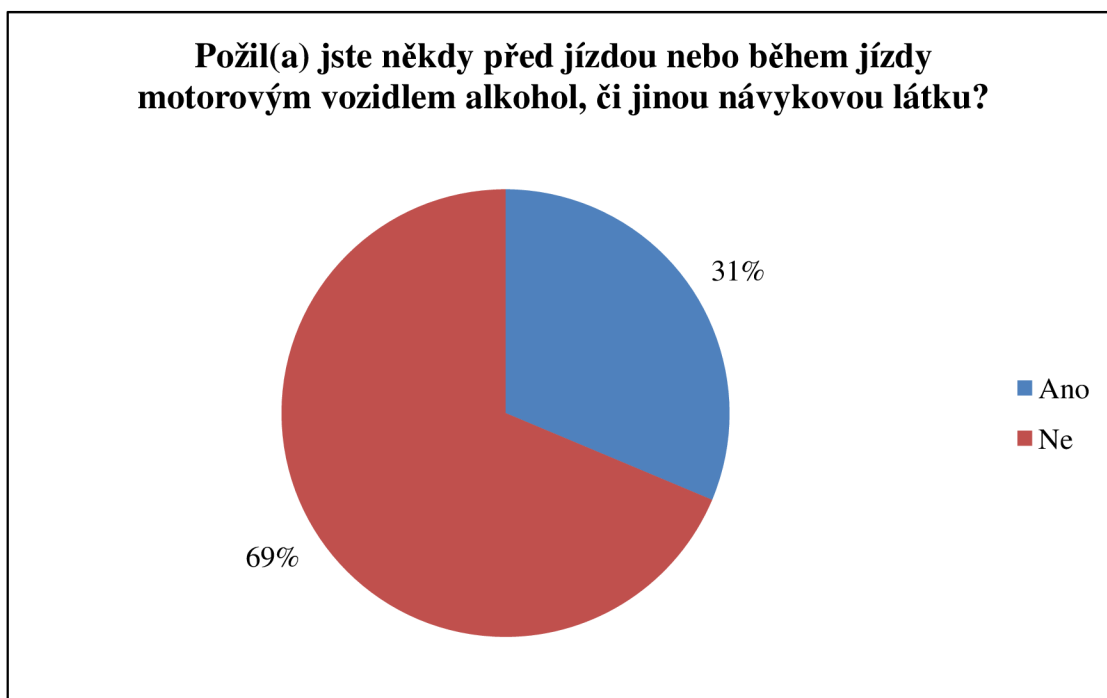
Graf č. 14: Vyhodnocení odpovědí na otázku č. 14 [autor]



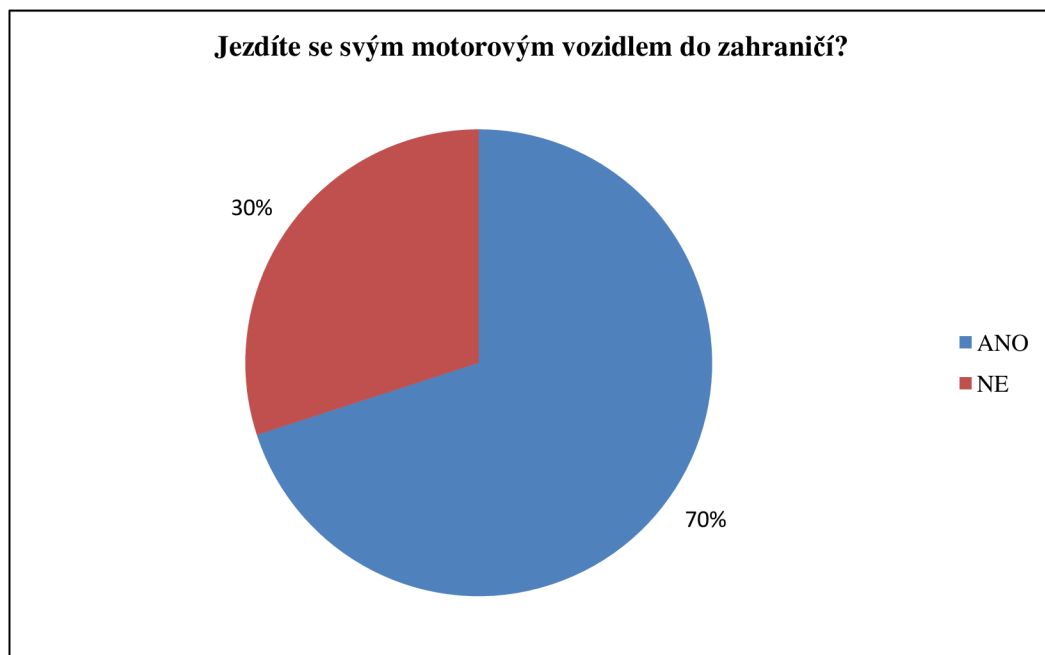
Graf č. 15: Vyhodnocení odpovědí na otázku č. 15 [autor]



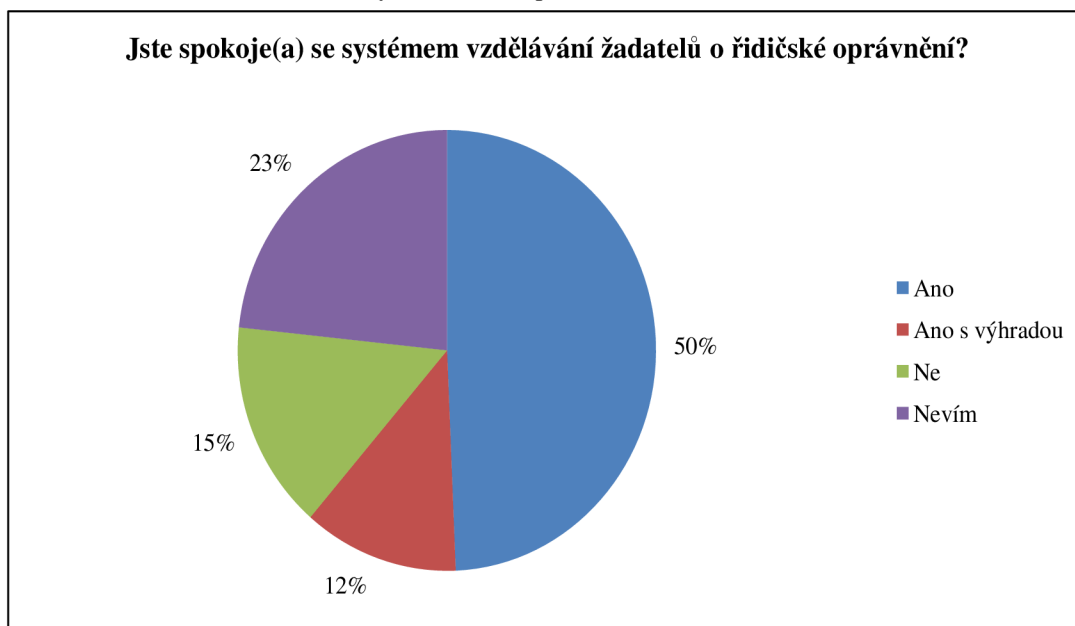
Graf č. 16: Vyhodnocení odpovědí na otázku č. 16 [autor]



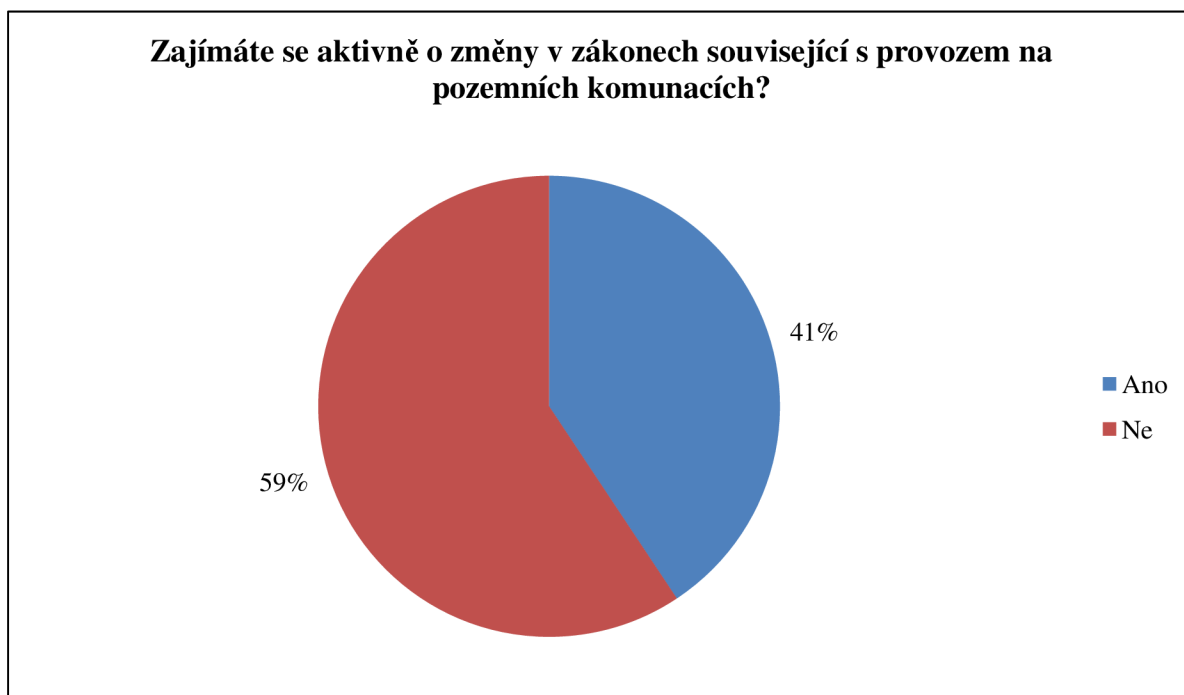
Graf č. 17: Vyhodnocení odpovědí na otázku č. 17 [autor]



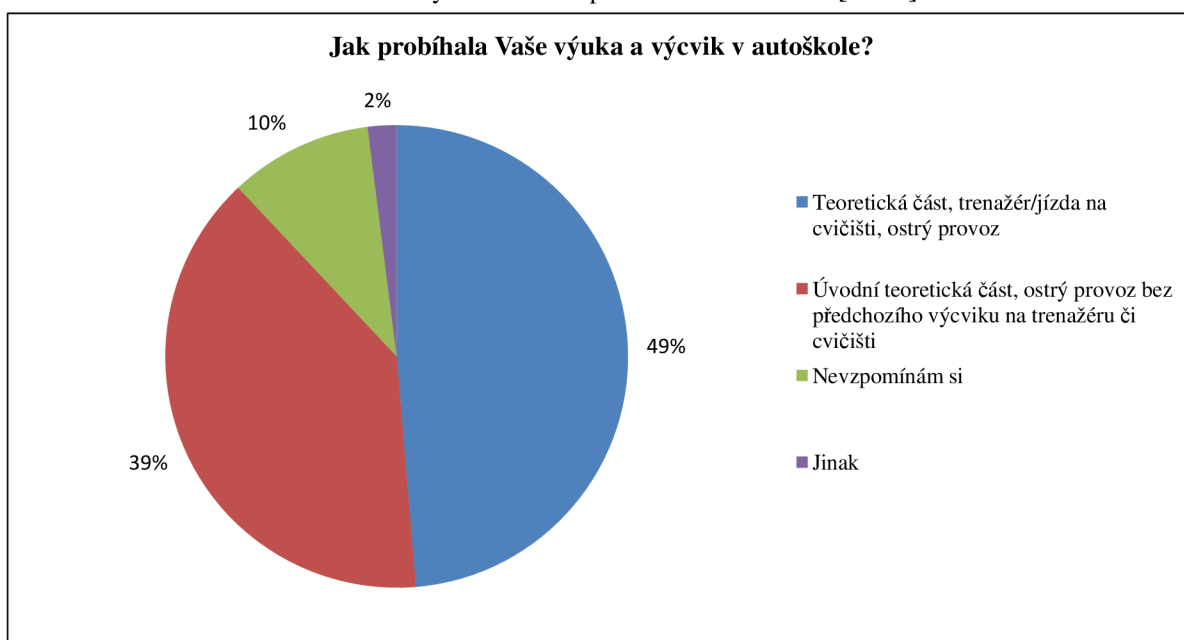
Graf č. 18: Vyhodnocení odpovědí na otázku č. 18 [autor]



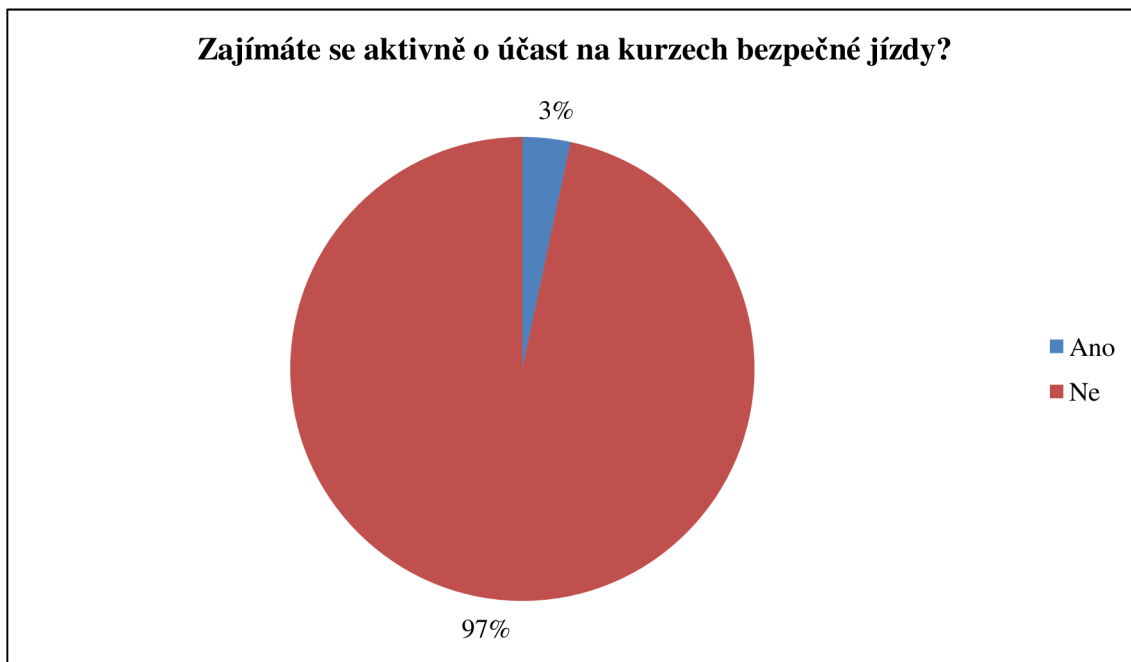
Graf č. 19: Vyhodnocení odpovědí na otázku č. 19 [autor]



Graf č. 20: Vyhodnocení odpovědí na otázku č. 20 [autor]

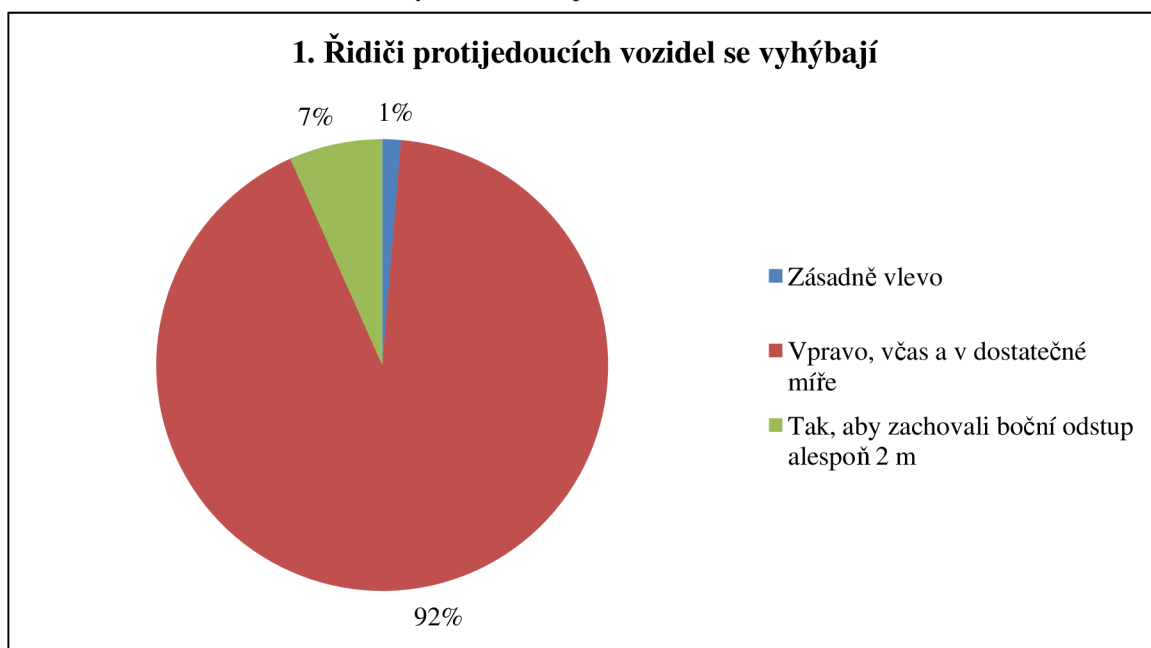


Graf č. 21: Vyhodnocení odpovědí na otázku č. 21 [autor]

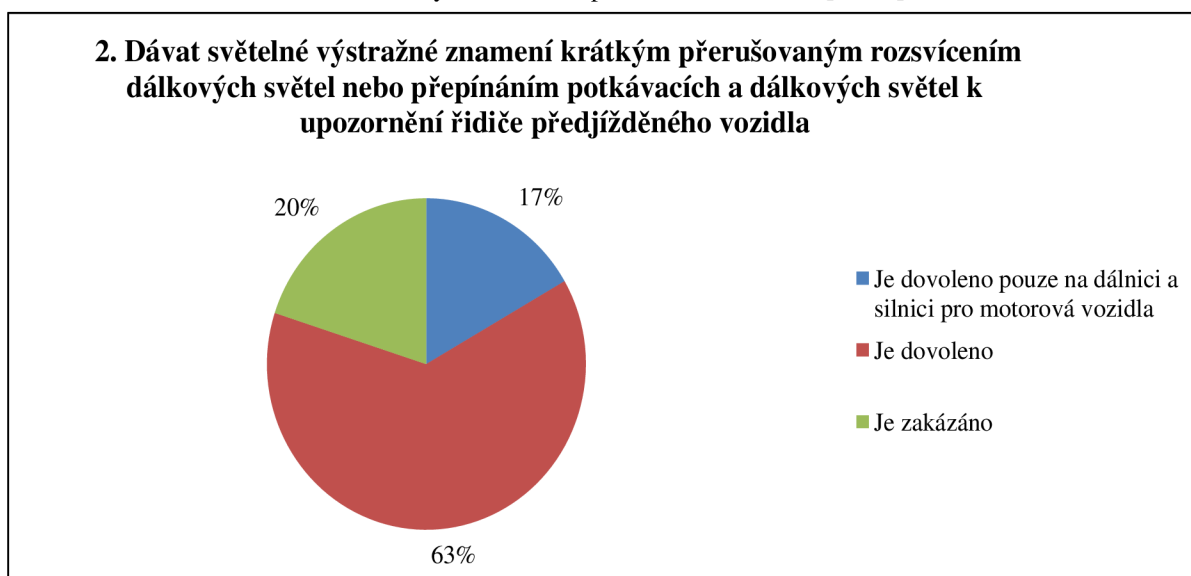


Příloha č. 4 – Vyhodnocení druhé části dotazníkového šetření. Zdroj: Autor

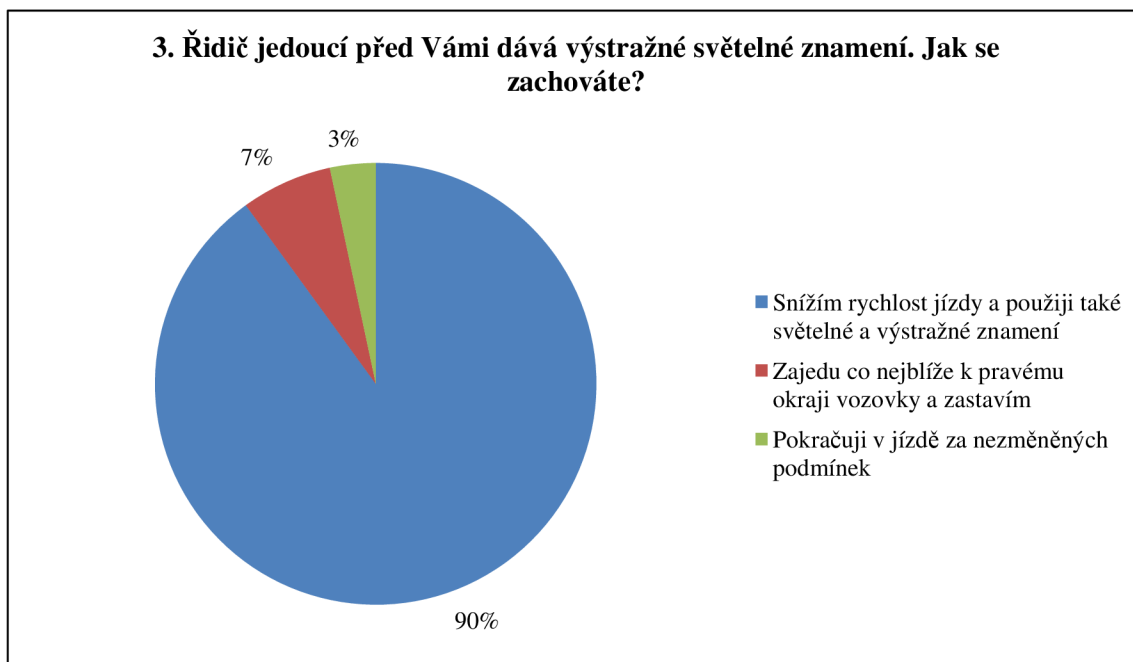
Graf č. 1: Vyhodnocení odpovědí na otázku č. 1 [autor]



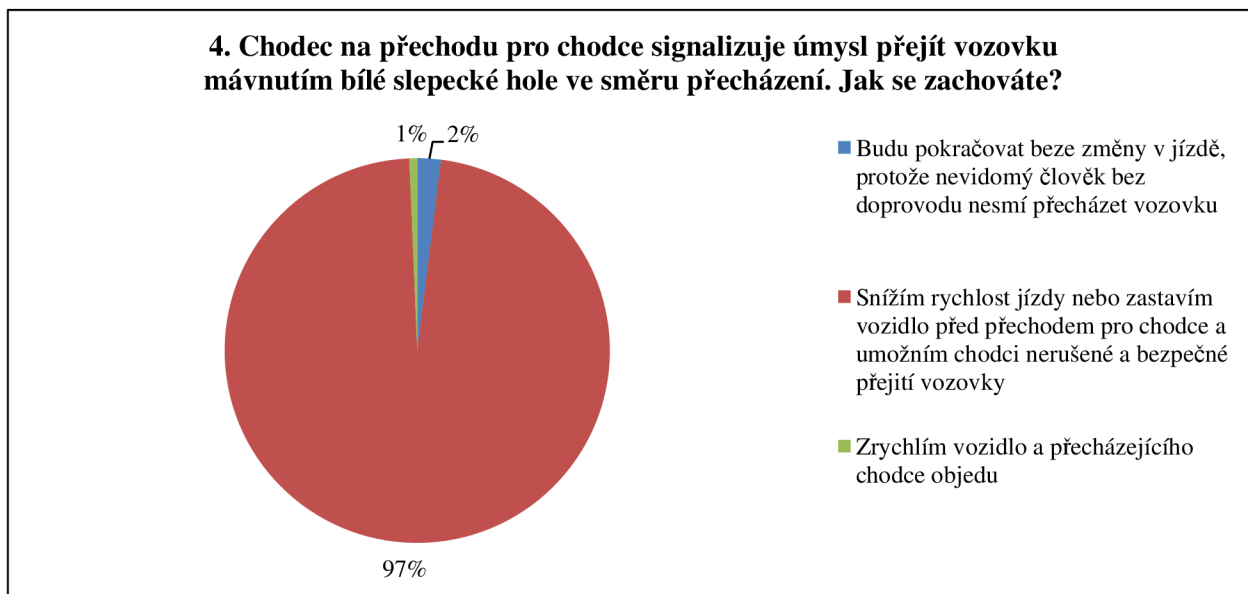
Graf č. 2: Vyhodnocení odpovědí na otázku č. 2 [autor]



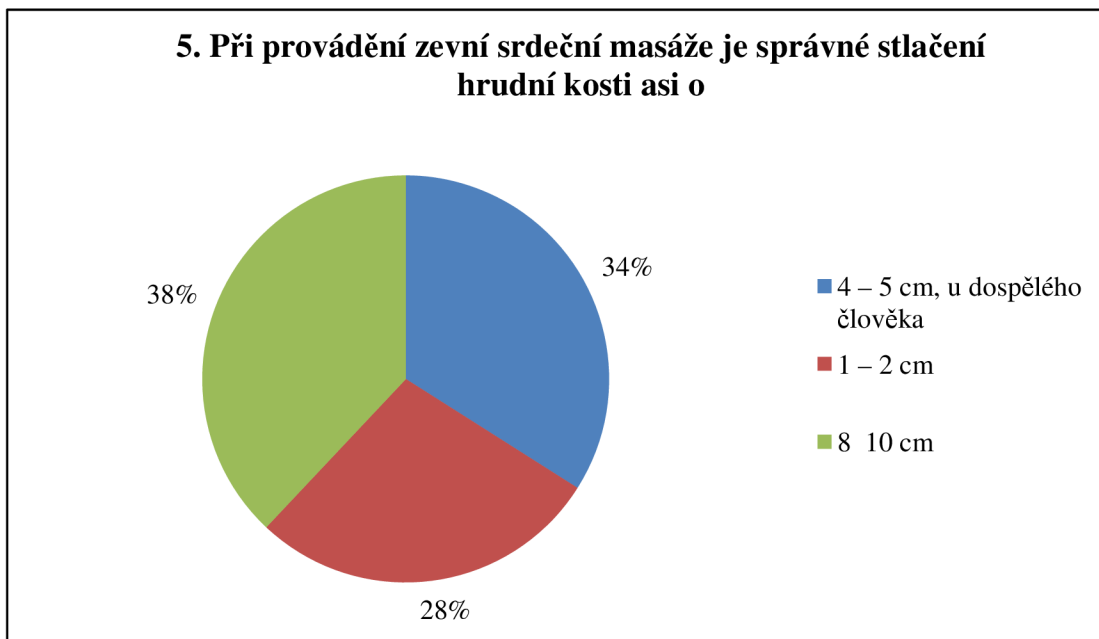
Graf č. 3: Vyhodnocení odpovědí na otázku č. 3 [autor]



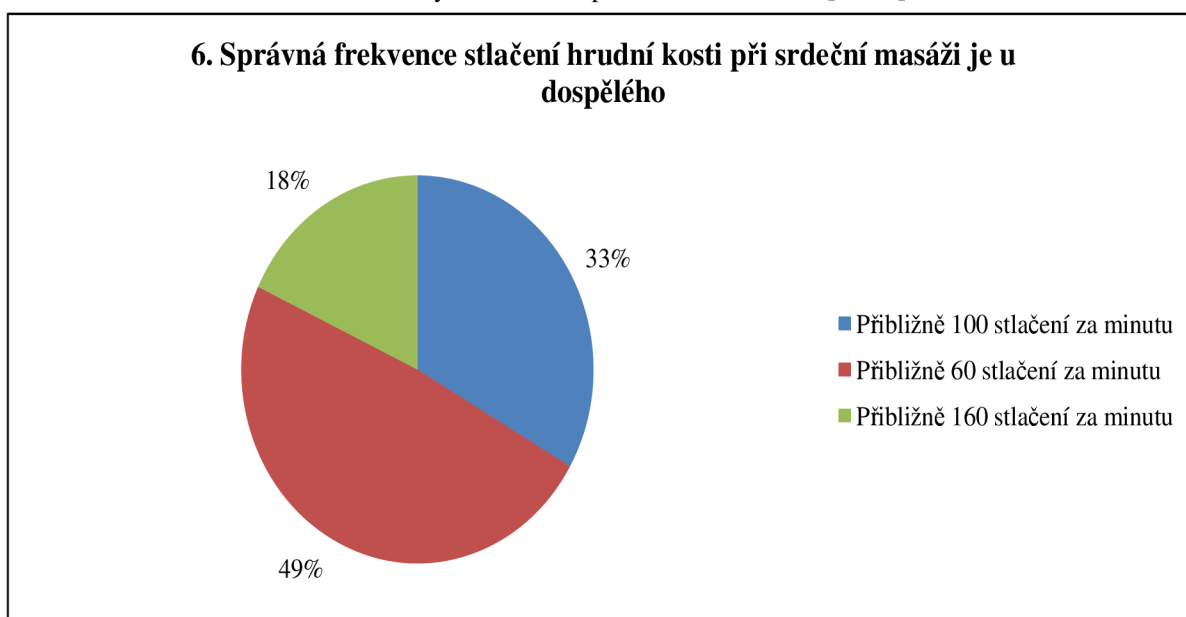
Graf č. 4: Vyhodnocení odpovědí na otázku č. 4 [autor]



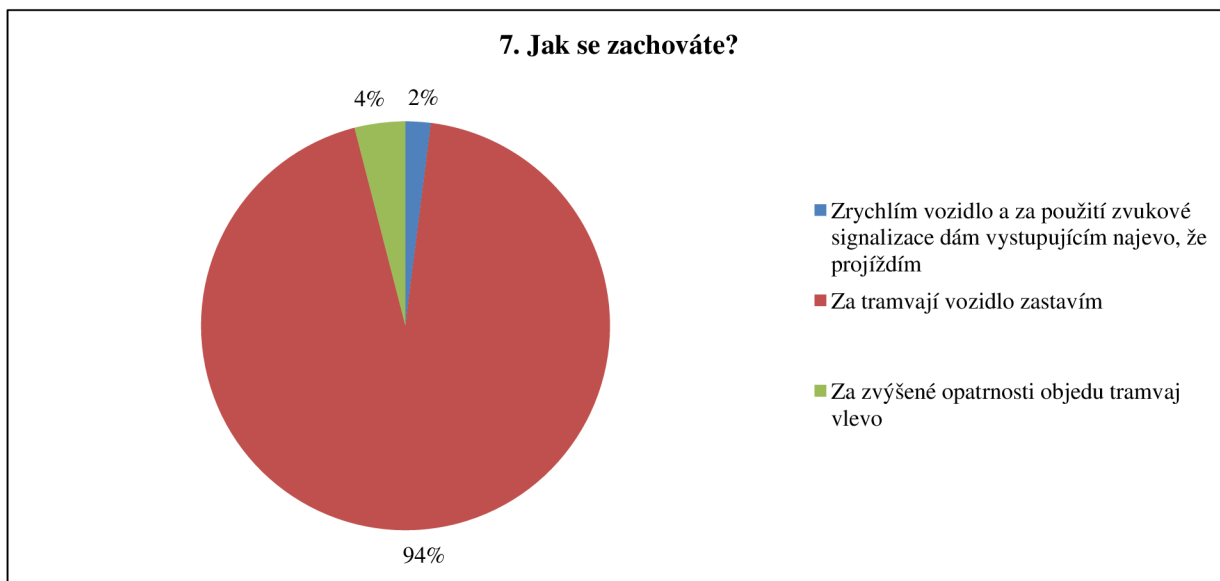
Graf č. 5: Vyhodnocení odpovědí na otázku č. 5 [autor]



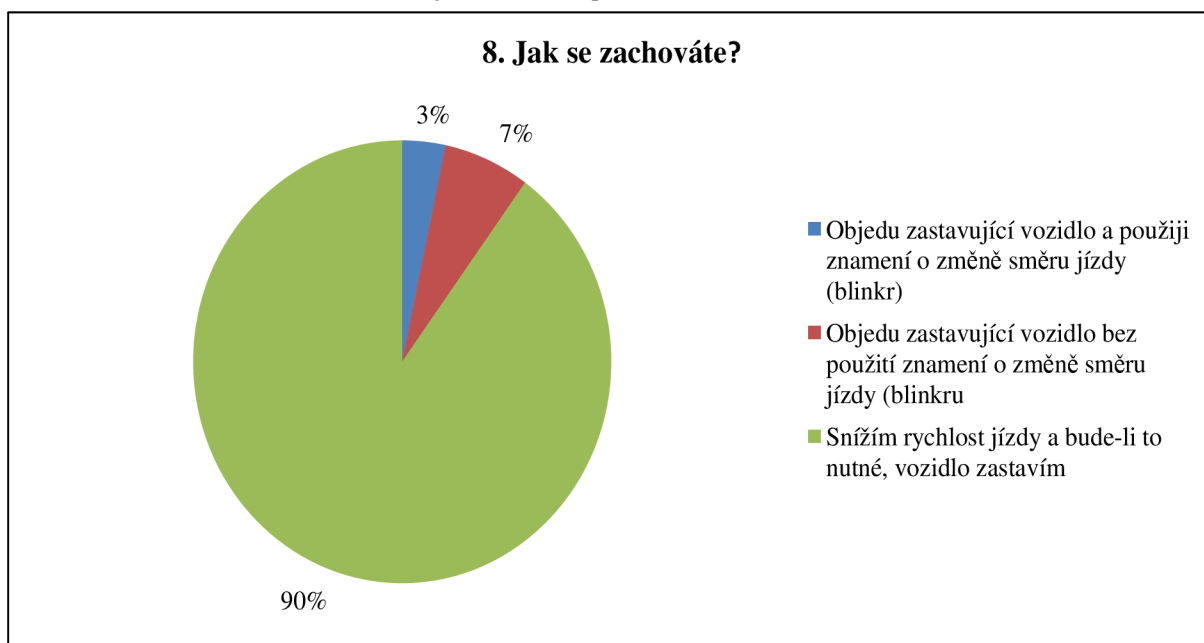
Graf č. 6: Vyhodnocení odpovědí na otázku č. 6 [autor]



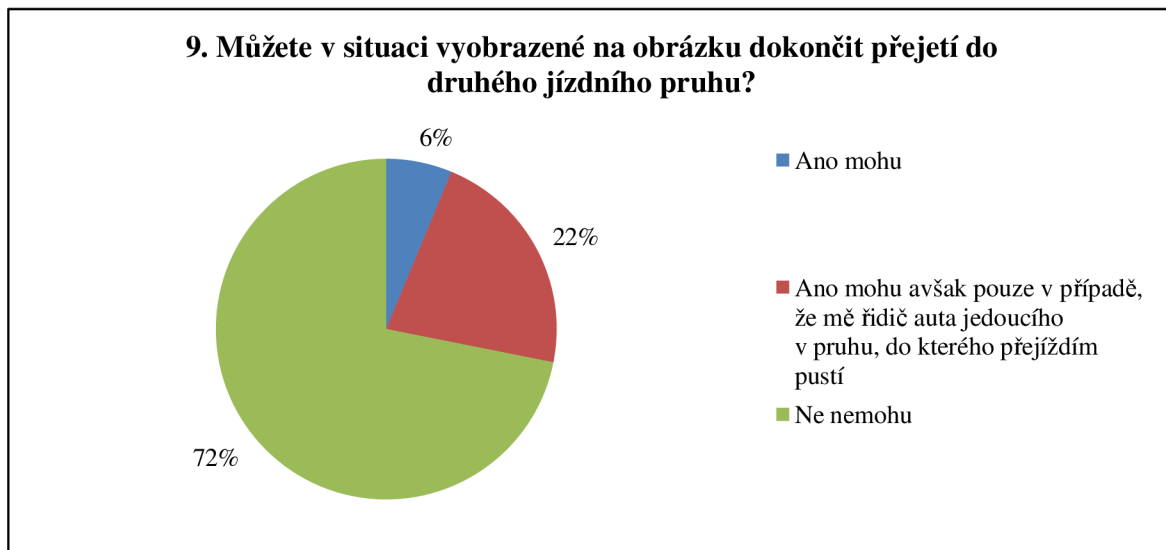
Graf č. 7: Vyhodnocení odpovědí na otázku č. 7 [autor]



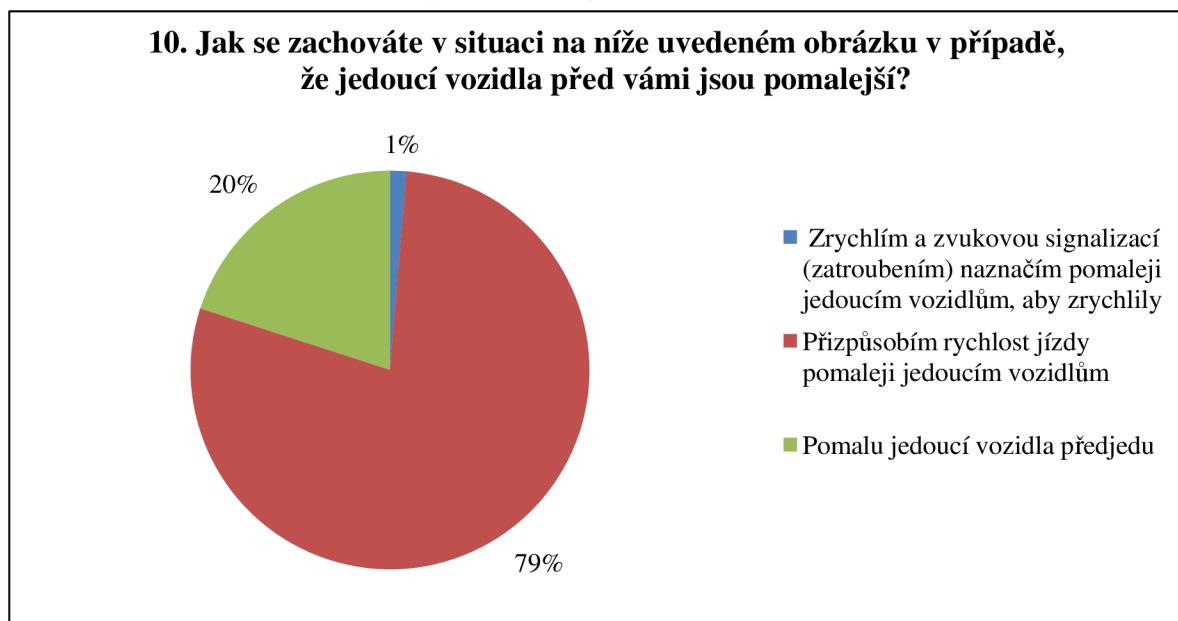
Graf č. 8: Vyhodnocení odpovědí na otázku č. 8 [autor]



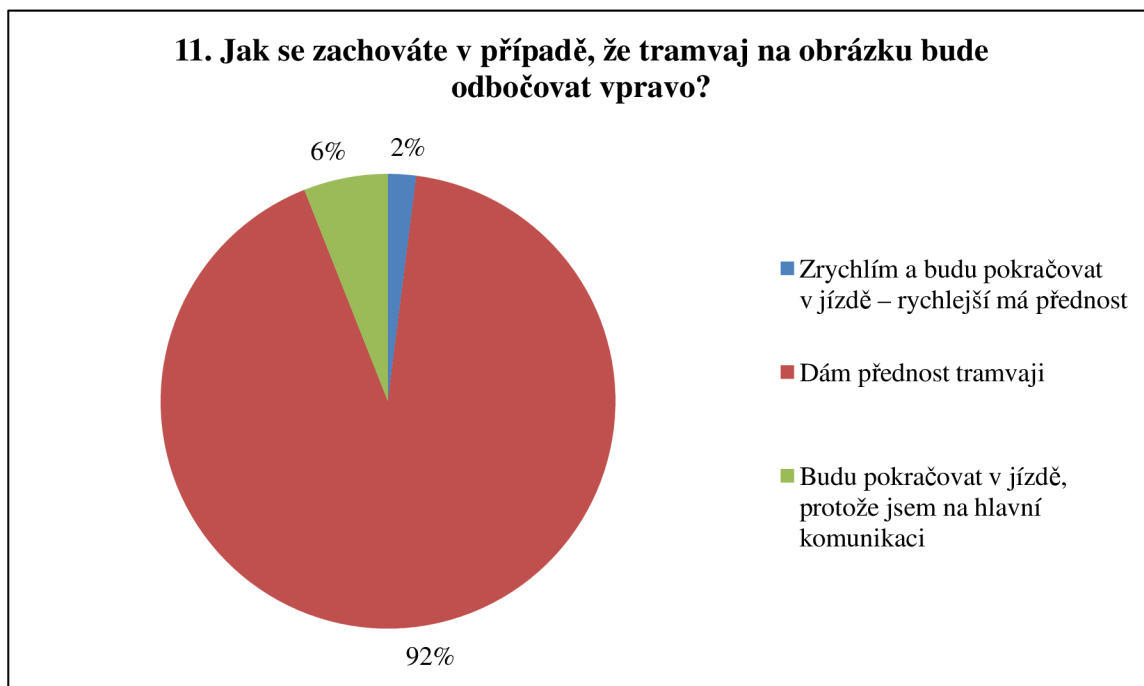
Graf č. 9: Vyhodnocení odpovědí na otázku č. 9 [autor]



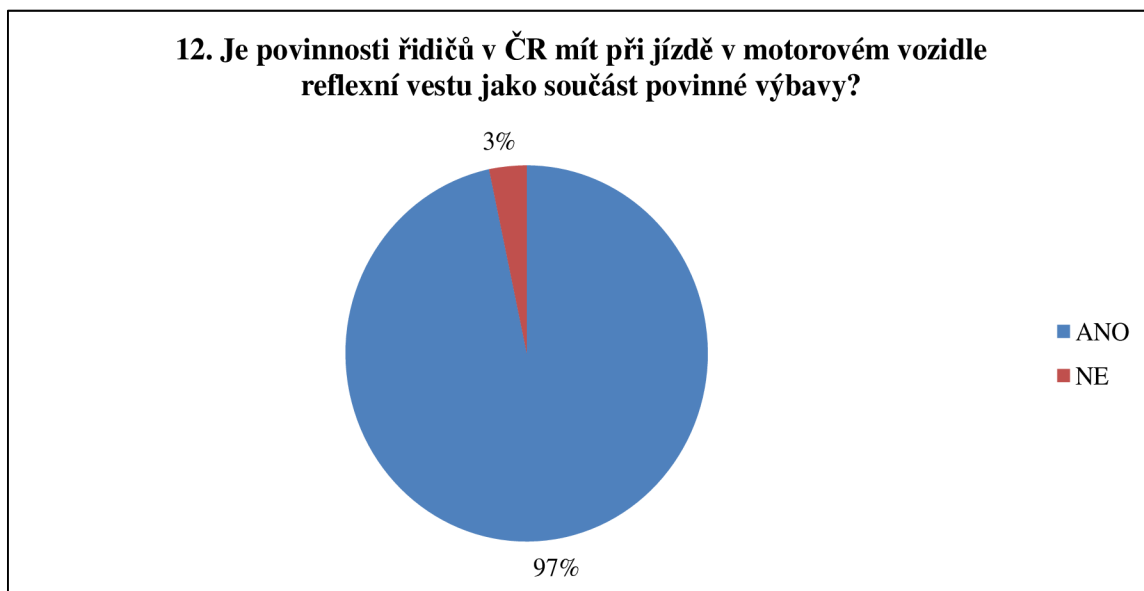
Graf č. 10: Vyhodnocení odpovědí na otázku č. 10 [autor]



Graf č. 11: Vyhodnocení odpovědí na otázku č. 11 [autor]



Graf č. 12: Vyhodnocení odpovědí na otázku č. 12 [autor]



ROZSAH A OBSAH ODBORNÉHO PORADENSTVA

I. Odborné poradenstvo so zameraním na alkohol

1. stretnutie

Predstavenie psychológa, zákonná úprava odborného poradenstva, pravidiel odborného poradenstva, organizačné pokyny, administratíva, zoznámenie sa v rámci skupiny.

Očakávania a obavy účastníkov skupiny, opis okolností porušenia pravidiel cestnej premávky a zákonných ustanovení pod vplyvom alkoholu z hľadiska samotných účastníkov skupiny, štatistika nehodovosti, somatické, psychické, sociálne a právne dôsledky dopravnej nehody. Vysvetlenie modelu "učenie - správanie - zvyky", zhodnotenie prvých dojmov účastníkmi odborného poradenstva, zadanie domácej úlohy.

2. stretnutie

Analýza okolností porušenia pravidiel cestnej premávky a zákonných ustanovení pod vplyvom alkoholu účastníkmi odborného poradenstva, skupinová diskusia.

Analýza motívov porušenia pravidiel cestnej premávky a zákonných ustanovení pod vplyvom alkoholu účastníkmi odborného poradenstva, vodičská anamnéza.

Somatické, psychické, sociálne a právne dôsledky porušenia pravidiel cestnej premávky a zákonných ustanovení pod vplyvom alkoholu konkrétnym účastníkom odborného poradenstva, možné následky pretrvávajúceho správania.

3. stretnutie

Pôsobenie alkoholu na fyziologickej, kognitívnej a behaviorálnej úrovni, analýza motívov pitia jednotlivých účastníkov odborného poradenstva, rola alkoholu v spoločnosti a skupinové procesy.

Koncentrácia alkoholu v krvi, problematika zvyškového alkoholu, odhadová výpočtová formula podľa Widmarka.

Narušenie dopravného správania pod vplyvom alkoholu, nebezpečenstvá a riziká v cestnej premávke.

4. stretnutie

Požívanie, zneužívanie, závislosť od alkoholu, stratégie odmietnutia alkoholu, konkrétne techniky odmietnutia alkoholu.

Sebaobraz a ako ma vnímajú druhí vzhľadom k aktuálnej situácii, individuálne zvyklosti pri pití alkoholu, kognitívne preštruktúrovanie, situácie s vysokým rizikom recidívy.

Priestor na doplňujúce otázky, témy, pripomienky a podobne; vyhodnotenie očakávaní a obáv, vzájomná spätná väzba účastníkov skupiny a posudzujúceho psychológa.

Výstupný individuálny rozhovor.

Prínos odborného poradenstva pre účastníka a jeho využitie pri vedení motorového vozidla v cestnej premávke, vyhodnotenie aktivity účastníka, vystavenie dokladu o podrobení sa odbornému poradenstvu.

II. Odborné poradenstvo so zameraním na iné návykové látky a liečivá

1. stretnutie

Predstavenie psychológa, zákonná úprava odborného poradenstva, pravidiel odborného poradenstva, organizačné pokyny, administratíva, zoznámenie sa v rámci skupiny.

Očakávania a obavy účastníkov skupiny, opis okolností porušenia pravidiel cestnej premávky a zákonných ustanovení pod vplyvom inej návykovej látky alebo liečiva z hľadiska samotných účastníkov skupiny, štatistika nehodovosti, somatické, psychické, sociálne a právne dôsledky dopravnej nehody.

Vysvetlenie modelu "učenie - správanie - zvyky", zhodnotenie prvých dojmov účastníkmi odborného poradenstva, zadanie domácej úlohy.

2. stretnutie

Analýza okolností porušenia pravidiel cestnej premávky a zákonných ustanovení pod vplyvom inej návykovej látky alebo liečiva účastníkmi odborného poradenstva, skupinová diskusia.

Analýza motívov porušenia pravidiel cestnej premávky a zákonných ustanovení pod vplyvom inej návykovej látky alebo liečiva účastníkmi odborného poradenstva, vodičská anamnéza. Somatické, psychické, sociálne a právne dôsledky porušenia pravidiel cestnej premávky a zákonných ustanovení pod vplyvom inej návykovej látky alebo liečiva konkrétnym účastníkom odborného poradenstva, možné následky pretrvávajúceho správania.

3. stretnutie

Rozdelenie iných návykových látok a liečiv a ich pôsobenie na fyziologickej, kognitívnej a behaviorálnej úrovni, analýza motívov požívania inej návykovej látky alebo liečiva jednotlivých účastníkov odborného poradenstva, rola inej návykovej látky alebo liečiva v spoločnosti a skupinové procesy.

Narušenie dopravného správania pod vplyvom inej návykovej látky alebo liečiva, nebezpečenstvá a riziká v cestnej premávke.

4. stretnutie

Požívanie, zneužívanie, závislosť od inej návykovej látky alebo liečiva, stratégie odmietnutia inej návykovej látky alebo liečiva, konkrétne techniky odmietnutia inej návykovej látky alebo liečiva.

Sebaobraz a ako ma vnímajú druhí vzhľadom k aktuálnej situácii, individuálne zvyklosti pri požívaní inej návykovej látky alebo liečiva, kognitívne preštruktúrovanie, situácie s vysokým rizikom recidívy.

Priestor na doplňujúce otázky, témy, pripomienky a podobne; vyhodnotenie očakávaní a obáv, vzájomná spätná väzba účastníkov skupiny a posudzujúceho psychológa.

Výstupný individuálny rozhovor.

Prínos odborného poradenstva pre účastníka a jeho využitie pri vedení motorového vozidla v cestnej premávke, vyhodnotenie aktivity účastníka, vystavenie dokladu o podrobení sa odbornému poradenstvu.

**Príloha č. 13b
k vyhláske č. 9/2009 Z. z.**

DOKLAD O PODROBENÍ SA ODBORNÉMU PORADENSTVU

Meno, adresa (sídlo) posudzujúceho psychológa (aj vo forme odtlačku pečiatky, ak táto obsahuje požadované údaje)

Posudzovaná osoba:

Meno:

Priezvisko:

Dátum narodenia alebo rodné číslo:

Týmto potvrdzujem, že posudzovaná osoba absolvovala odborné poradenstvo podľa § 91 ods. 4 zákona č. 8/2009 Z. z.

Miesto a dátum vyhotovenia dokladu:

Evidenčné číslo dokladu:

.....
odtlačok pečiatky a podpis posudzujúceho psychológa

Příloha č. 7 – Tabulka s finančními postihy v případě nedodržení bezpečné vzdálenosti v Německu. Zdroj: [85]

Tabulka č. 1: Tabulka s finančními postihy v případě nedodržení bezpečné vzdálenosti v Německu [85]

Přestupek	Pokuta (eur)
Nedodržení bezpečného odstupu do 80 km/h	
s ohrožením	30
s nehodou	35
Nedodržení bezpečného odstupu při rychlosti nad 80 km/h	
odstup menší než 5/10 polovin tachometrové rychlosti	75
odstup menší než 4/10 polovin tachometrové rychlosti	100
odstup menší než 3/10 polovin tachometrové rychlosti	160
odstup menší než 2/10 polovin tachometrové rychlosti	240
odstup menší než 1/10 polovin tachometrové rychlosti	320
Nedodržení bezpečného odstupu při rychlosti nad 100 km/h	
odstup menší než 5/10 polovin tachometrové rychlosti	75
odstup menší než 4/10 polovin tachometrové rychlosti	100
odstup menší než 3/10 polovin tachometrové rychlosti	160
odstup menší než 2/10 polovin tachometrové rychlosti	240
odstup menší než 1/10 polovin tachometrové rychlosti	320
Nedodržení bezpečného odstupu při rychlostech nad 130 km/h	
odstup menší než 5/10 polovin tachometrové rychlosti	100
odstup menší než 4/10 polovin tachometrové rychlosti	180
odstup menší než 3/10 polovin tachometrové rychlosti	240
odstup menší než 2/10 polovin tachometrové rychlosti	320
odstup menší než 1/10 polovin tachometrové rychlosti	400