

Univerzita Hradec Králové
Pedagogická fakulta

Bakalářská práce

Univerzita Hradec Králové
Pedagogická fakulta
Katedra sociální patologie a sociologie

Sociální dopady a jejich řešení při ztrátě řidičského oprávnění

Bakalářská práce

Autor: Martina Zychová
Studijní program: B7507 – Specializace v pedagogice
Studijní obor: Sociální komunikace v neziskovém sektoru
Vedoucí práce: PhDr. Jan Hubert

Zadání bakalářské práce

Autor: Martina Zychová

Studium: P13623

Studijní program: B7507 Specializace v pedagogice

Studijní obor: Sociální komunikace v neziskovém sektoru

Název bakalářské práce: **Sociální dopady a jejich řešení při ztrátě řídičského oprávnění**

Název bakalářské práce AJ: Social impacts and solutions for the loss of driving authorization

Cíl, metody, literatura, předpoklady:

Tato práce se zabývá sociálními dopady při ztrátě řídičského oprávnění. Cílovou skupinou jsou řidiči, kteří pozbyli řídičské oprávnění z důvodu uděleného zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel (ZŘMV), dosažení 12 bodů nebo odborné a zdravotní nezpůsobilosti. Dále se zabývá rehabilitačními programy pro rizikové řidiče v ČR, dopravní výchovou, výukou v autoškole, dopravněpsychologickým vyšetřením a školením bezpečné jízdy. Na drobné místní šetření je použit kvalitativní výzkum, a to případové studie s rozhovory, které budou zkoumat u řidičů, kteří ztratili řídičské oprávnění, sociální dopady a jak řidiči řeší svoji situaci, zejména, když jsou na řízení závislí a jaký to má vliv na změnu jejich postojů.

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. LISÁ, Zuzana. Agresivita na silnicích, aneb, Proč se za volantem chováme jinak?. Vyd. 1. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2011, xii, 131 s. Právní monografie. ISBN 978-807-3576-158. ŠTIKAR, Jiří, Jiří HOSKOVEC a Jana ŠMOLÍKOVÁ. Bezpečná mobilita ve stáří. Vyd. 1. Praha: Karolinum, 2007, 135 s. ISBN 978-80-246-1339-0. ŠUCHA, Matúš. Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů. Vyd. 1. Praha: Grada, 2013, 216 s. Psyché (Grada). ISBN 978-80-247-4113-0. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: Sbírka zákonů. 14.9.2000. ISSN 1211-1244.

Garantující pracoviště: Katedra sociální patologie a sociologie,
Pedagogická fakulta

Vedoucí práce: PhDr. Jan Hubert

Oponent: PhDr. Václav Bělík, Ph.D.

Datum zadání závěrečné práce: 12.2.2015

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci vypracovala pod vedením vedoucího práce pana PhDr. Jana Huberta samostatně a uvedla jsem všechny použité prameny a literaturu.

V Hradci Králové dne 7. 4. 2016

Martina Zychová

Poděkování

Děkuji svému vedoucímu práce panu PhDr. Janu Hubertovi za metodické vedení při zpracování mé bakalářské práce.

Velké poděkování patří mé rodině, především mému manželovi, za morální podporu a trpělivost, kterou se mnou měli. Za cenné rady a obětování drahocenného času děkuji svým milým přátelům.

Martina Zychová

Anotace

ZYCHOVÁ, Martina. *Sociální dopady a jejich řešení při ztrátě řidičského oprávnění*. Hradec Králové: Pedagogická fakulta Univerzity Hradec Králové, 2016. 68 s. Bakalářská práce.

Řízení motorového vozidla patří v současném světě mezi důležité dovednosti člověka, které pro něj představují určitou svobodu pohybu a nabízí mu v životě mnohé zážitky. Možnost používání motorového vozidla představuje pro některé jedince i zdroj obživy, když řízení motorového vozidla je výkonem jejich zaměstnání. Při ztrátě řidičského oprávnění řidiči přicházejí o svoji dosavadní svobodnou individuální mobilitu a stávají se více závislími na svých rodinách či přátelích a na možnostech hromadné dopravy. Pokud je řízení motorového vozidla náplní jejich profese, jsou ohroženi i ztrátou svého zaměstnání. Vzhledem k tomu, že ztráta řidičského oprávnění většinou přichází jako trest za protiprávní jednání, je podstatné zaměřit se na prevenci těchto protiprávních jednání tak, aby k nim docházelo co nejméně. To je i cílem odborníků na dopravu, kteří usilují o bezpečnost účastníků v silničním provozu, neboť následky dopravních nehod představují pro společnost zbytečné majetkové škody, zranění a úmrtí osob. Práce se zaměřuje na sociální dopady při ztrátě řidičského oprávnění a věnuje se prevenci a změně postojů řidičů k dodržování předpisů v silniční dopravě.

Klíčová slova:

Řidičské oprávnění, dopravní nehoda, mobilita, prevence, řidič

Annotation

ZYCHOVÁ, Martina. *Social impacts and solutions for the loss of driving*. Hradec Králové: Faculty of Education, University of Hradec Králové, 2016. 68 s. Bachelor Degree Thesis.

Driving a vehicle is one of the importance of human skills in the contemporary world, which represent for him a certain freedom of movement and offers him many experiences in life. The option of using a motor vehicle poses livelihoods for some individuals, while operating a motor vehicle is the performance of their jobs. With the loss of driving license drivers are losing their existing freedom of individual mobility and become more dependent on their families or friends, and on public transport. When operating a motor vehicle filling their profession, they are threatened by the loss of their jobs. Given that the loss of driving license usually comes as a punishment for the infringement, it is essential to focus on preventing these infringements, so that they are kept to a minimum. It is also the objective of transport experts who seek the safety of participants in traffic, because traffic accidents represent for society needless property damage, injuries and death. The thesis focuses on the social impact of a loss of driving license and focuses on prevention and changing attitudes of drivers to comply with the rules in road transport.

Keywords:

Driving license, traffic accident, mobility, prevention, driver.

Obsah

Úvod	9
1 Teoretická část.....	11
1.1 Počátky automobilismu a dopravní nehoda.....	11
1.2 Řidičské oprávnění.....	14
1.2.1 Udělení a držení řidičského oprávnění.....	14
1.2.2 Odnětí, pozastavení či pozbytí řidičského oprávnění.....	15
1.2.3 Pozbytí řidičského oprávnění v důsledku dosažení 12 bodů	16
1.3 Typy řidičů.....	18
1.3.1 Psychologické typy řidičů	18
1.3.2 Mladí řidiči	21
1.3.3 Starší řidiči.....	21
2 Sociální dopady při ztrátě řidičského oprávnění	23
2.1 Prostorová mobilita.....	23
2.2 Mobilní společnost.....	24
2.3 Volba dopravního prostředku.....	25
2.4 Ztráta řidičského oprávnění - náročná životní situace	27
3 Možnosti prevence a terapie.....	29
3.1 Dopravní výchova	29
3.2 Bodový systém	30
3.3 Dopravně psychologické vyšetření.....	31
3.4 Školení bezpečné jízdy	33
3.5 Rehabilitační programy.....	34
4 Empirická část.....	37
4.1 Cíl a metoda výzkumu	37
4.2 Popis souboru zkoumaných osob.....	39
4.3 Případové studie.....	39
4.3.1 Alois.....	39
4.3.2 Milan	41
4.3.3 Radek.....	44
4.3.4 Leoš.....	47
4.3.5 Marek	50
4.3.6 Petr	52
4.4 Výsledky výzkumu a jejich interpretace.....	55
Závěr	63
Seznam použité literatury a dalších zdrojů:.....	65

Seznam grafů a tabulek

Seznam příloh

Úvod

V dnešní společnosti představuje používání motorových vozidel každodenní realitu. Řízení motorového vozidla je jedna z mnoha dovedností, kterou potřebujeme k dnešnímu způsobu života. S růstem ekonomické úrovně obyvatel, roste také užívání osobních automobilů. Jízda motorovým vozidlem nám umožňuje svobodné přemísťování z místa na místo, ať je důvod jízdy jakýkoliv. Může to být nedělní výlet na motocyklu, cesta automobilem za přáteli či příbuznými, rodinná dovolená u moře nebo na horách, každodenní dojíždění do zaměstnání či školy, pravidelná doprava potravin nebo nákupu spotřebního zboží, návštěva lékařů ve zdravotnických zařízeních. Řízení motorového vozidla představuje i výkon zaměstnání či podnikání, které slouží k obživě řidiče. Možnost používání vlastního motorového vozidla zajišťuje člověku nezávislost na hromadných dopravních prostředcích. Jedině se může svobodně rozhodnout, kdy jízdu uskuteční, jakou trasu zvolí nebo kdo bude jeho spolujezdec. Účast motoristů na pozemních komunikacích podléhá pravidlům silničního provozu, která by měla sloužit k tomu, aby doprava byla plynulá a nedocházelo k dopravním nehodám. Dopravní nehoda je právě ta událost v silničním provozu, která přináší ztráty na lidských životech, zranění a škody na majetku. Je to událost, které chce společnost předcházet nebo minimalizovat její následky. K řízení motorových vozidel potřebujeme mít dle zákona řidičský průkaz, respektive udělené řidičské oprávnění, které získáme po dosažení určitého věku, prokázání zdravotní a odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel.

Cílem této bakalářské práce je zmapovat sociální dopady při ztrátě řidičského oprávnění a jejich možné řešení. Jak řidiči, kteří ztratili řidičské oprávnění, řeší svoji situaci, zvláště když jsou na řízení závislí? Jaký to má dopad na jejich život a co jim pomůže ke změně jejich postojů k dodržování pravidel silničního provozu tak, aby se mohli zařadit zpátky mezi řidičskou veřejnost?

Teoretická část práce je zaměřena na historii automobilismu, statistiku dopravních nehod a současné zákonné vymezení udělení a držení řidičského oprávnění. Řízení motorových vozidel je činnost, pro kterou potřebujeme udělené oprávnění, které prokazujeme řidičským průkazem. Tato část bakalářské práce se také zabývá ztrátou řidičského oprávnění a popisuje možnosti, jakými způsoby je možné přijít o řidičské

oprávnění. Rozebírá psychologické typy řidičů a jejich postoje k dodržování dopravních předpisů. Zabývá se sociálními dopady při ztrátě řidičského oprávnění a hledá řešení, jak předcházet porušování zákonů a s tím spojenou hrozbu ztráty řidičského oprávnění. Individuální mobilitu můžeme zajišťovat jinými způsoby. Například pěšky, na kole, hromadnou veřejnou dopravou. Ztrátu řidičského oprávnění však není možné rovnocenně ničím nahradit. Je zřejmé, že většina řidičů zná pravidla silničního provozu, ale co problémové řidiče přinutí neporušovat je? Výchova v rodině, dopravní kampaně nebo bodový systém? Bude to dopravně psychologické vyšetření nebo až dlouhodobý rehabilitační kurz zaměřený na změnu chování v silničním provozu? Lidé nejsou stejní, a proto i na každého rizikového řidiče platí něco jiného.

Cílem empirické části práce je realizace kvalitativního výzkumu prostřednictvím strukturovaných rozhovorů a analýzy úředních dokladů vybraných řidičů, kteří ztratili svoje řidičské oprávnění po udělení sankce nebo trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel. Cílem kvalitativního výzkumu je zmapovat sociální dopady při ztrátě řidičského oprávnění, zvláště když jsou jedinci na řízení motorových vozidel závislí. Prostřednictvím rozhovoru jsou zjišťovány změny postojů respondentů k dodržování dopravních předpisů.

1 Teoretická část

1.1 Počátky automobilismu a dopravní nehoda

Na počátku vzniku fenoménu automobilismu, laická veřejnost ani odborníci nepředpokládali masové rozšíření automobilu. Jízda osobním vozidlem byla vnímána jako prostředek zábavy a rozptýlení bohatých lidí, které nepřináší obyčejným lidem mnoho dobrého. Za 1. českého automobilistu je považován Theodor Liebieg, který vyjel na české silnice roku 1892 a díky své vášni pro automobil přispěl k zahájení výroby prvního českého vozu v Kopřivnici (v roce 1897). Dnes patří automobil ke každodennímu životu většiny lidí. Tento vynález velmi ovlivnil životy lidí na celé Zemi. Umožnil cestovat z místa na místo svobodně, a v relativně krátkém čase. Mimo řady pozitiv automobil přinesl také negativa, a to zvýšení hlučnosti a nárůst nehodovosti (Štemberk, 2008, str. 9-18).

Koncem minulého století dochází v celé Evropě k velkému rozvoji motorismu. Bohužel s rozvojem motorismu umírá na evropských silnicích každoročně okolo 70 000 osob (90. léta 20. století). Díky úsilí Evropské unie, Světové zdravotnické organizace a národních vlád se tento počet mrtvých snížil v roce 2000 na 52 000 osob a v roce 2010 na 31 808 osob. Je nutné konstatovat, že stále ještě zbytečně umírá na silnicích mnoho lidí (Kořán, 2013, str. 10).

Před 100 lety se stala paní Driacolová z Anglie první obětí dopravní nehody. Automobil jí porazil v rychlosti osm kilometrů za hodinu a lidé se tenkrát podívovali: *„Co bude za pár let, až vozy pojedou rychlostí patnáct, nebo dokonce třicet kilometrů v hodině? To by mohl automobil zabít denně na světě i tři lidi.“* Dnes je situace mnohem hroživější (Havlík, 2005, str. 9).

V České republice dopravní nehodu vymezuje zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“), kde v ustanovení § 47 odst. 1 je uvedeno: *„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.“

Evidenci dopravních nehod vede Policie České republiky. Z její zveřejněné statistiky za rok 2015 (viz tabulka 1), vyplývá, že v roce 2015 bylo při 93 067 dopravních nehodách 660 osob usmrceno, 2 540 osob těžce zraněno a 24 426 osob zraněno lehce. V 84 % byl viníkem dopravní nehody řidič motorového vozidla a v 2,9 % řidič nemotorového vozidla. Na ukazatel počtu nehod má vliv i legislativní úprava povinnosti oznamování nehod, a tak celkové snížení počtu nehod není objektivní. Mezi hlavní příčiny dopravních nehod řidičů motorových vozidel za rok 2015 Policejní prezídium ČR uvádí nesprávný způsob jízdy (63,7 %), při kterých bylo usmrceno 256 osob, nepřiměřená rychlost (16,8 %), při kterých bylo usmrceno 235 osob, nedání přednosti (17,5 %), při kterých bylo usmrceno 89 osob a nesprávné předjíždění (2 %), kdy zahynulo 21 osob.

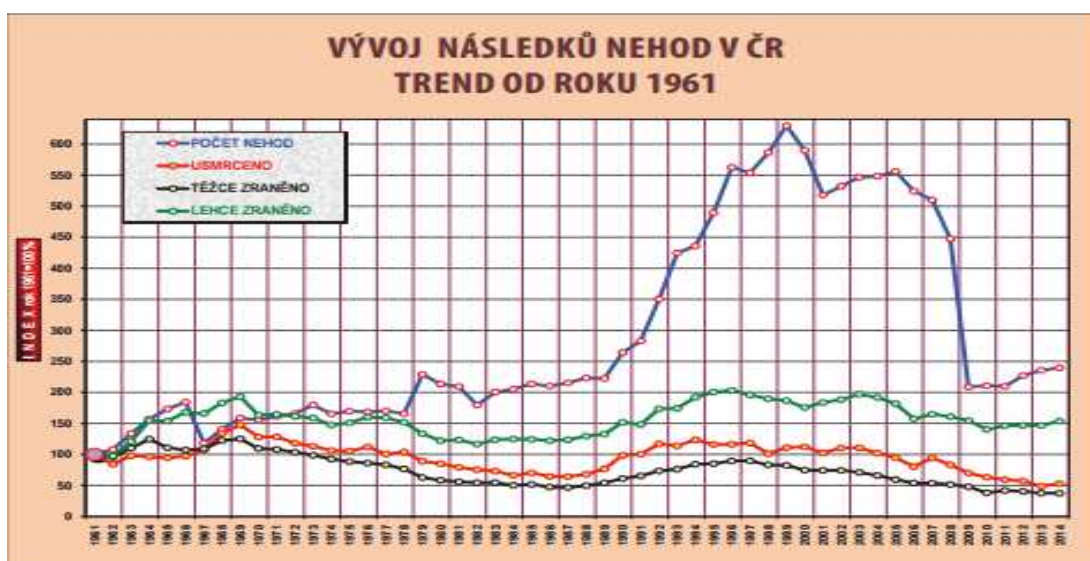
Tabulka 1: Základní ukazatele nehodovosti

Rok	počet nehod	z toho s následky na životě nebo zdraví	usmrceno	těžce zraněno	lehce zraněno
1993	152 157	25 147	1 355	5 629	26 821
2000	211 516	25 445	1 336	5 525	27 063
2005	199 262	25 239	1 127	4 396	27 974
2010	75 522	19 676	753	2 823	21 610
2011	75 137	20 487	707	3 092	22 519
2012	81 404	20 504	681	2 986	22 590
2013	84 398	20 342	583	2 782	22 577
2014	85 859	21 054	629	2 762	23 655
2015	93 067	21 561	660	2 540	24 426

Zdroj: Policie České republiky, online, cit. 2016-02-20

Podle statistiky dopravních nehod Policie České republiky za rok 2015 vyplývá, že příslušníci policie každý den řešili průměrně 255 nehod, při kterých došlo k úmrtí 2 osob a necelých 74 osob bylo zraněno. Každý den v roce 2015 dosáhla v průměru odhadnutá hmotná škoda při dopravních nehodách částku 14 901 712 Kč. Průměrná škoda při jedné nehodě byla 58 443 Kč (Policie České republiky, online, cit. 2016-02-20).

Graf 1: Vývoj následků nehod v ČR trend od roku 1961



Zdroj: Policie České republiky, online, cit. 2016-02-20

Dle zprávy Světové zdravotnické organizace (WHO) jsou základní pilíře v prevenci dopravních usmrcení a zranění:

- „Řízení a vedení dopravní bezpečnosti,
- infrastruktura,
- bezpečná vozidla,
- chování účastníků silničního provozu,
- ponehodová péče.“ (Kořán, 2013, str. 11)

Chování řidičů a ostatních účastníků silničního provozu je nejdůležitějším faktorem pro bezpečnost provozu. Řízení vozidla je činnost, která je založena na dovednostech řidiče a podřízena pravidlům silničního provozu (Kořán, 2013, str. 12 - 13).

1.2 Řidičské oprávnění

O potřebě legislativně upravit jízdu motorovými vozidly se v Čechách hovořilo již na počátku rozvoje automobilismu, tedy v 90. letech 19. století. Předpis, který stanovil pravidla pro jízdu automobily a motocykly na veřejných silnicích a cestách v Království českém, vyšel 29. ledna 1900, jako nařízení c. k. místodržitele. Nařízení bylo prozatímní a řešilo mimo jiné i způsobilost k řízení motorových vozidel, které bylo prokazováno zkouškou, na základě které se vydávalo vysvědčení o složení zkoušky a nebylo pravděpodobně povinné. Nařízení obsahovalo i ustanovení o bezpečnosti jízdy. Například „*Rychlost jízdy v obci nesměla překročit rychlost koně v čerstvém klusu. Mimo obec mohla být zvýšena.*“ (Štemberk, 2008, str. 73)

1.2.1 Udělení a držení řidičského oprávnění

V současné době v České republice jízdu motorovým vozidlem a pravidla provozu na pozemních komunikacích upravuje zákon o silničním provozu. Podle tohoto zákona po splnění podmínek udělí žadateli řidičské oprávnění příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností. Podmínky k udělení a držení řidičského oprávnění jsou uvedeny v ustanovení § 82 tohoto zákona. Hlavními podmínkami jsou především dosažení příslušného věku, zdravotní a odborná způsobilost, kterou musí splňovat držitel řidičského oprávnění po celou dobu držení řidičského oprávnění a bydliště na území České republiky. Držitelem řidičského oprávnění nemůže být osoba, která je ve výkonu sankce nebo trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel, jíž bylo v exekuci pozastaveno řidičské oprávnění, v trestním řízení uloženo přiměřené omezení spočívající ve zdržení se řízení motorových vozidel nebo osoba, která dosáhla v registru řidičů 12 bodů. Ode dne 1. 9. 2012 bylo novelou zákona doplněno v souvislosti se změnami v trestním řádu, že překážkou k udělení nebo držení řidičského oprávnění je skutečnost, že se osoba zavázala zdržet se řízení motorových vozidel a tento její závazek souvisí s podmíněným odložením podání návrhu na potrestání nebo podmíněným zastavením trestního stíhání (Bušta, 2013, str. 130-131).

Zdravotní způsobilost posuzuje a posudek o zdravotní způsobilosti vydává registrující praktický lékař v souladu s ustanovením § 84 zákona o silničním provozu

na základě prohlášení žadatele a výsledku lékařské prohlídky a dalších potřebných vyšetření. Pokud je jedním z podkladů i dopravně psychologické vyšetření, je v posudku o zdravotní způsobilosti učiněn záznam o výsledku tohoto vyšetření.

Odbornou způsobilost k řízení motorových vozidel žadatel prokazuje složením zkoušky z odborné způsobilosti, kterou skládá s určeným zkušebním komisařem. Způsob provádění výuky a výcviku žadatelů o získání řidičského oprávnění, podmínky pro provozování autoškol, podmínky pro udělování a odnímání osvědčení pro učitele v autoškolách, způsob provádění zkoušek k získání řidičského oprávnění a také přezkoušení z odborné způsobilosti vymezuje zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

1.2.2 Odnětí, pozastavení či pozbytí řidičského oprávnění

Pokud žadatel o řidičské oprávnění splní požadované podmínky dané zákonem, musí mu být řidičské oprávnění uděleno. Na základě jeho žádosti mu je vydán řidičský průkaz, který je veřejnou listinou a dokládá rozsah řidičských oprávnění. Řidiči může být jeho řidičské oprávnění podle ustanovení § 94 odst. 1 zákona o silničním provozu odejmuto, a to:

- a) z důvodu, že zcela pozbyl zdravotní způsobilost,
- b) zcela pozbyl odbornou způsobilost nebo,
- c) nesplňoval podmínky při udělení řidičského oprávnění uvedené v § 82.

Pokud už řidič nechce řídit motorová vozidla, může se svého práva na řízení dobrovolně vzdát.

Řidič může také svoje řidičské oprávnění pozbýt, a to v souladu s ustanovením § 94a zákona o silničním provozu dnem právní moci rozhodnutí, kterým mu byl soudem uložen trest nebo příslušným správním orgánem uložena sankce zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel. Zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel je druhem sankce za přešůpek nebo trestu za trestný čin, jejímž účelem je především bránit řidiči v případném opakování postihovaného jednání (viz přílohy A a B).

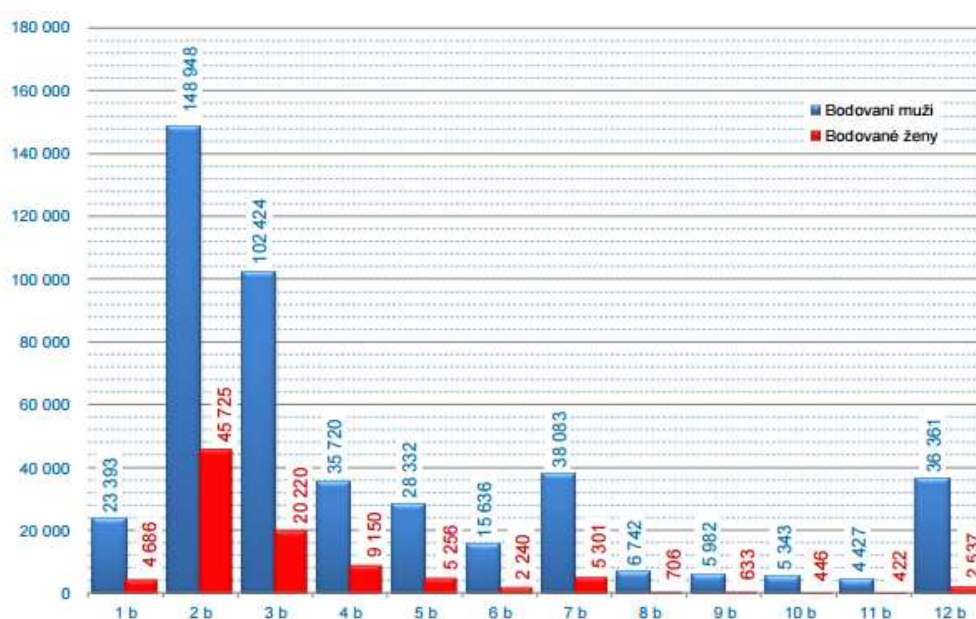
Zákon o silničním provozu také obsahuje v § 95 institut pozastavení řidičského oprávnění, kdy držitel řidičského oprávnění v rámci řízení o podmínění, omezení nebo odnětí řidičského oprávnění nesmí řídit motorová vozidla. Od 1. 3. 2013 lze řidičské oprávnění pozastavit v exekučním řízení. Exekutor může vydat exekuční příkaz k pozastavení řidičského oprávnění, jestliže je v exekuci vymáhán nedoplatek výživného na nezletilé dítě. Po dobu pozastavení nesmí držitel řídit motorová vozidla. Zrušit pozastavení je možné pokud povinný prokáže, že k uspokojování základních životních potřeb svých a osob, ke kterým má vyživovací povinnost, nezbytně potřebuje řidičské oprávnění nebo zaplatí nedoplatek výživného na nezletilé dítě (Bušta, 2013, str. 150).

1.2.3 Pozbytí řidičského oprávnění v důsledku dosažení 12 bodů

Dle ustanovení § 123a zákona o silničním provozu *„bodovým hodnocením se zjišťuje sledování opakovaného páchaní přestupků, jednání, které má znaky přestupku podle jiného právního předpisu, nebo trestných činů, spáchaných porušením vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích řidičem motorového vozidla nebo že se řidič porušování těchto povinností nedopouští.“* Princip bodového systému spočívá v přiřítání bodů za porušení vybraných povinností, které jsou uvedeny v příloze č. 1 zákona o silničním provozu, do celkového počtu 12 bodů. Od počátku fungování bodového systému byla tato porušení a jejich bodové hodnoty několikrát upraveny. Současná podoba je platná od 1. 8. 2011 (viz příloha C) a za jednotlivá porušení jsou přidělovány body v rozmezí 2-7 bodů. Ministerstvo dopravy na základě statistických údajů uvádí, že nejčastější bodované jednání tvoří překročení rychlosti v obci o méně než 20 km/h, nepřipoutání bezpečnostním pásem a telefonování za jízdy. Tato jednání tvoří přes polovinu bodového hodnocení. Při dosažení 12 bodů pozbývá řidič řidičské oprávnění. Body se připisují pouze řidiči motorového vozidla, neboť cyklista, chodec nebo jezdec na zvířeti nemůže být za svoje protiprávní jednání postižen body do bodového hodnocení. Body zapisuje a oznámení o dosažení 12 bodů v bodovém hodnocení řidiče zasílá příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností na základě pravomocných rozhodnutí, a to ke dni právní moci těchto rozhodnutí.

Ministerstvo dopravy České republiky (online, cit. 2015-08-26) pravidelně zveřejňuje na svých internetových stránkách statistiky bodovaných a vybodovaných řidičů. Viz graf 2, kde jsou znázorněny absolutní počty bodovaných řidičů v ČR podle pohlaví – statistika za měsíc březen 2015, ze které vyplývá, že v březnu 2015 mělo celkem 38 898 osob z toho 36 361 mužů a 2 537 žen dosaženo 12 bodů. Je tedy zřejmé, že téměř 40 tisíc osob nesmí řídit motorová vozidla z důvodu tzv. „vybodování“.

Graf 2: Absolutní počty bodovaných řidičů – srovnání dle pohlaví



Zdroj: Ministerstvo dopravy České republiky, online, cit. 2015-08-26

1.3 Typy řidičů

1.3.1 Psychologické typy řidičů

Typologie Chorváta a Orlíka (In: Černochová, 2013, str. 64) uvádí šest typů nebezpečných řidičů, kterým je lépe se v provozu vyhnout:

- „řidič závodník,
- řidič hazardér,
- řidič exhibicionista,
- řidič stíhač,
- řidič uháněč,
- řidič bázlivec.“

Podle Fernandez-Seara (In: Černochová, 2013, str. 65) osobnosti nestabilní, extravertní, méně adaptované, s nižší inteligencí a sklonem k agresivnímu jednání jsou často viníky dopravních nehod.

Jak uvádějí Štikar, Hoskovec a Štikarová (2003, str. 147), pro bezproblémové zvládnutí vozidla jsou mimo tělesných a smyslových dispozic důležité zvláště dispozice osobnostní. Pro bezpečné řízení vozidla nelze řidičské vlastnosti vymezit jen určitými vlastnostmi, ale rozhodující je celá struktura osobnosti. Z dosavadních zkušeností vyplývá, že styl řízení vozidla závisí na pozornosti, paměti, dovednostech, temperamentu a charakteru daného řidiče. Havlík (2005, str. 15) uvádí, že „*Soubor osobnostních komponent tvoří základ dopravního charakteru, z něhož odvozujeme dopravní chování.*“ Dopravní charakter je specifický a znamená obvyklé chování a jednání jedince při řízení vozidla. Z dopravního charakteru lze vydedukovat hypotetické chování řidiče a naopak, z chování řidiče můžeme předpokládat určitý charakter člověka. Havlík (2005, str. 15-16) zde také definuje dopravní chování, které může být:

- v souladu s právními předpisy a s normami sociálně-psychologickými;
- shodné s formálními pravidly, ale rozdílné od sociálně-psychologických;
- odlišujících se od formálních pravidel, ale splňujících pravidla neformální;
- chování je rozdílné od obou uvedených norem.

Problémové dopravní chování vzniká z nesouladu mezi formálními a neformálními pravidly a vztahuje se k dopravnímu charakteru.

McGuier vytvořil přehled šesti různých typů řidičů (viz tabulka 2).

Tabulka 2: Skupiny osobností zjištěných mezi řidiči

Skupiny	Jednání řidičů při řízení vozidla
1. Dobře přizpůsobeni; jsou vyvedeni z míry jen zřídka a rychle se vzpamatují	Většinou nemají nehodu ani nezpůsobují porušení předpisů
2. Mají duševní problémy, jsou však společensky odpovědní a ovládají se	Většinou nemají nehody ani nezpůsobují porušení předpisů
3. Mají duševní problémy, společensky odpovědní, bývají však vyvedeni z míry po dlouhá časová období	V určitých obdobích (týdnů i měsíců) budou mít nehody a dopravní přestupky
4. Společensky odpovědní, mají duševní problémy a sklon k ustavičnému rozrušení	Mají vysoký počet nehod a dopravních přestupků
5. Mají stálou tendenci k nespolečenskému a asociálnímu chování	Stálí narušovatelé dopravních předpisů, kteří mohou mít velkou nehodovost
6. Různé (epileptici, diabetici, duševně defektní atd.)	Chování nepředvídané; jednání při řízení se může pohybovat mezi velmi špatným a velmi dobrým

Zdroj: Štikar, Hoskovec a Štikarová, 2003, str. 148

Tentýž jednatel může být během svého života zařazen do různých skupin, může se tedy zlepšovat nebo zhoršovat různými vlivy prostředí nebo zdravotního stavu. Řazení podle různých druhů typologií je vždy určitým zjednodušením, které umožňuje volit postupy rehabilitace a výchovy rizikových řidičů (Štikar, Hoskovec a Štikarová, 2003, str. 148-150).

Havlík (2005, str. 42) uvádí, že z pohledu dopravní psychologie mají provinilí řidiči něco společného. Než svým vozidlem zabíjeli, bylo v jejich evidenčních záznamech velké množství přestupků a dopravních nehod. Samotná lékařská prohlídka

u praktického lékaře nic neodhalila, ale vyšetření u dopravního psychologa nebo psychiatra poukázalo na podezření psychopatologických rysů. U problémových řidičů, kteří se opakovaně dopouštějí přestupků a nehod, lze v jejich životech objevit mnohé z následujících skutečností:

- „neúplná rodina, dítě vyrůstalo bez otce nebo matky,
- rozvod v rodině prožitý dítětem v období do čtrnácti let,
- nejednotná, neúměrně přísná nebo protektivní výchova,
- problémy v dětském kolektivu – dítě agresivní nebo obětí agresivity,
- problémy v základní škole – dítě šikanuje ostatní nebo je šikanováno,
- snížený stupeň chování, záškoláctví, neplnění školních povinností,
- zhoršený prospěch, propadnutí, nedokončení školní docházky,
- obdobné problémy v učňovské škole, kterou zpravidla nedokončí,
- kouření od dětství a pití alkoholu,
- užívání drog, promiskuita,
- opakované delikty, ukončené soudním potrestáním,
- trest nemá žádoucí účinek na chování, které se k lepšímu nemění,
- vyhýbání se povinností, především základní vojenské službě,
- nesnáze v navazování kontaktu s druhým pohlavím,
- problémy ve vlastním manželství, domácí násilí, opakovaný rozvod,
- konflikty se spolupracovníky a s nadřízenými v zaměstnání,
- častá změna v zaměstnání – neschopnost najít si adekvátní pracovní poměr,
- neschopnost usadit se v odpovídající pracovní pozici,
- nerespektování mravních zásad nebo jejich nedodržování,
- potřeba prosazovat se za každou cenu bez ohledu na druhé.“ (Havlík, 2005, str. 42)

Havlík (2005, str. 43) dodává, že výše uvedení řidiči, ač jsou nepočetnou skupinou, páchají velký počet dopravních nehod, které vyplývají z nedodržování dopravních předpisů a nepřizpůsobení se dopravní situaci a celkovému provozu. Druhá skupina řidičů je početnější, ale selhávají pod tlakem dopravní situace, intenzity provozu, únavy nebo náročných klimatických podmínek, když zátěž převyší jejich psychickou či tělesnou kapacitu. Tito řidiči se však většinou nedopouštějí dopravních nehod opakovaně.

1.3.2 Mladí řidiči

Vyšší riziko dopravních nehod a rizikového chování představuje skupina řidičů – začátečníků, kteří přeceňují svoje schopnosti a neodhadnou nebezpečí a riziko, a to díky malým řidičským zkušenostem a dovednostem. Řidiči ve věku 18-24 let mají tendence k riskování a soutěživosti, vyšší impulzivitu, přeceňování svých schopností, nižší předvídavost a sociální ohleduplnost. K prevenci rizikového chování přispívá dopravní výchova v rodině, příklad rodičů nebo jiných příbuzných, kteří dodržují pravidla silničního provozu a chovají se ohleduplně. V jiných státech se u začínajících řidičů osvědčily řidičské průkazy na zkoušku, kdy začínající řidič musí po určité době složit doplňující zkoušky a jeho přestupky jsou přísněji hodnoceny (Rehová, Černochová, 2013, str. 144-145). Havlík (2005, str. 134) potvrzuje, že dopravní charakter u velké většiny mladých řidičů dozrává v průběhu pěti – šesti let po získání řidičského oprávnění a po ujetí nejméně osmdesáti tisíc kilometrů. Je to však individuální a u někoho celkové dozrání může být v osmnácti, v pětadvaceti či třiceti letech. Někteří řidiči vyzrálého dopravního charakteru nedosáhnou nikdy.

Statistiky dopravních nehod podle věku viníků (Besip, online, cit. 2015-08-26) ukazují, že věková kategorie řidičů 15-17 let vykazuje nejvyšší závažnost dopravních nehod – 20 usmrcených osob na 1000 nehod. Věková kategorie 21 - 24 let je druhou nejčastější bodovanou a i vybodovanou skupinou v bodovém hodnocení řidičů. A nejvíce dopravních nehod v roce 2014 zavinili řidiči s praxí do 5 let, a to 29 % nehod. Ze statistik také vyplývá, že čím delší praxe, tím lze zaznamenat menší podíl zaviněných nehod vlivem nepřiměřené rychlosti. Alarmující je fakt, že řidiči s délkou praxe 1 – 2 roky mají největší podíl dopravních nehod pod vlivem alkoholu.

1.3.3 Starší řidiči

Rehová, Černochová (2013, str. 146-148) uvádějí, že s narůstajícím podílem starších osob v populaci se stává důležitou otázkou bezpečná účast starších řidičů. Je obtížné stanovit věkovou hranici řidičů – seniorů, když úroveň fyzických a psychických schopností starších osob je rozdílná. Příčinou dopravní nehody je u starších řidičů většinou chyba v řízení, nikoliv dopravní přestupek. Mezi

nejčastější chyby patří nedání přednosti v jízdě, špatný odhad vzdálenosti a rychlosti jízdy ostatních řidičů, chyby při odbočování, chybné předjíždění v pruzích nebo přehlédnutí dopravního značení. S přibývajícím věkem se snižují kognitivní funkce. V oblasti sluchu dochází ke zhoršení schopnosti rozlišit, odkud zvuk přichází. Také zrak významně ovlivní bezpečné nebo chybné chování. Pohyby starších řidičů jsou pomalejší a méně přesné. Nedostatky ve výkonnosti je možné nahradit zkušenostmi, dovednostmi, osobními vlastnostmi a způsobem jízdy. Starší řidiči zpravidla dodržují předpisy, neřídí pod vlivem alkoholu či návykových látek, vyhýbají se jízdě v dopravních špičkách a za nepříznivého počasí.

Řidič je povinen podrobit se pravidelné lékařské prohlídce v období šesti měsíců před dovršením 65 a 68 let věku a nejpozději v den dosažení tohoto věku, poté každé dva roky (§ 87 odst. 3 zákona o silničním provozu). Dle Havlíka (2005, str. 136) je u starších řidičů vhodný individuální přístup. Samotný věk je jenom neúplným měřítkem k posouzení schopnosti řízení motorových vozidel. Řízení vozidla se stává pro starší osobu prostředkem k nezávislosti a ukázkou jejich úspěšnosti. Cítí se být stále platnými členy společnosti. Starší řidiči jezdí s rozvahou a ohleduplně, nejezdí rychle a vyhýbají se hustému provozu.

Dle Štikara, Hoskovce a Šmolíkové (2007, str. 20) je řízení osobního automobilu pro starší řidiče důležité pro udržování sociálních kontaktů a celkové pohody. Pro pocit spokojenosti seniorů je důležité udržet si možnost řízení vlastního vozu a v případě její ztráty nahradit je jiným druhem dopravy. „*Mobilita znamená pohyblivost, možnost moci dosáhnout různé cíle tím či oním způsobem*“ (2007, str. 93). Mobilita tedy neznámá pouze jízdu vlastním vozem, ale představuje všechny druhy dopravy, a to jak chůzi, jízdu na kole, cestování vlakem či autobusem.

Rehnová, Černochová (2013, str. 150) potvrzují, že pro dříve narozené řidiče je obtížné zřít se řízení. K nejčastěji udávaným důvodům. Proč je pro ně řízení důležité? Senioři uvádějí: udržení sociálních kontaktů, návštěva lékařů a nakupování. Společnost by měla zajistit bezpečnou účast starších řidičů, co nejdéle je to možné. Přizpůsobit jim dopravní prostředí, snižovat rychlost nebo vzdělávat seniory v praktických kurzech. Významná je také výchova ostatních mladších řidičů k toleranci a pochopení těch starších, kteří jezdí pomaleji.

2 Sociální dopady při ztrátě řidičského oprávnění

2.1 Prostorová mobilita

Podle údajů Českého statistického úřadu (online, cit. 2015-08-03) prostorovou mobilitu obyvatel můžeme rozdělit do dvou forem, a to na relativně nevratné pohyby (se změnou trvalého bydliště) a na relativně vratné pohyby (bez změny trvalého bydliště). Pro první skupinu je specifická nízká relativní četnost pohybů, ale má významný socioekonomický rozměr. Druhá skupina je tvořena různorodými kyvadlovými pohyby, kde je nejdůležitějším představitelem každodenní dojíždění do zaměstnání či školy. Nepravidelné nedenní cesty, které jsou předurčeny administrativním rozložením např. návštěva úřadu, lékaře, tvoří další skupinu cirkulačních nedenních pohybů. Osobní volba jedince, která ovlivňuje návštěvu nákupního centra, kulturní služby, spadá také do nedenních cirkulačních pohybů. Mezi cirkulační pohyby, které se dějí v delším časovém období, patří např. cesta na rekreaci nebo pendlerství do zaměstnání či školy.

Pod pojmem mobilita Štikar, Hoskovec a Štikarová (2003, str. 157-158) chápou výlučně „*prostorovou cirkulující mobilitu*“. Kdy prostorovou mobilitu označují jako pohyb, a to pohyb vpřed. Cirkulující mobilita je zde chápána tak, že osoba opouští svůj byt či dům jen na určitý čas a opět se tam vrací zpět. Mobilita plní životně důležité funkce, je nezbytná pro širokou řadu činností, které zajišťují základní životní funkce, např. nakupování nebo cesty do zaměstnání. Lidé prostřednictvím mobility uspokojují celou řadu svých potřeb. Mobilita je důležitá pro zabezpečení bydlení, vzdělání a sociální aktivity. Umožňuje účast na společenském dění a návštěvy zdravotnických zařízení.

Zurynek, Zelený a Mervart (2008, str. 27) upozorňují na růst mobility, kdy se uskutečňuje stále více cest na stále delší vzdálenosti, ale také na změny v používání různých druhů dopravních prostředků, když ještě v 70. letech 20. století se rozvíjela hromadná doprava, ale od 80. let 20. století nastává rozvoj individuální dopravy, kdy ze statistik vyplývá, že rozvoj automobilismu souvisí s růstem ekonomické úrovně obyvatel. Osobní automobil, který slouží k individuální přepravě

osob a lehkých nákladů, plní i jiné funkce. Vozidlo je skladovacím prostorem, pracovním a je i sociálním symbolem.

2.2 Mobilní společnost

Podle Štikara, Hoskovce a Štikarové (2003, str. 140) mobilní společnost vyžaduje od jedince flexibilitu. Flexibilitu dvojího druhu. Jednak vnější mobilitu, která představuje připravenost jedince uskutečňovat stále vzdálenější cesty za prací i odpočinkem a vnitřní pohyblivost, která spočívá ve zpochybňování tradičních hodnot a ztrátě starých pořádků, a která vede k rozvoji vnitřních cest člověka. Automobil slouží k trávení volného času, kdy slibuje zážitky v rychlém sledu, nabízí odlehčení a uspokojení touhy po dobrodružství. Problémy se vztahy a duševní prázdnota může vést až k závislosti na automobilu. Automobil má důležitou psychosociální funkci tím, že nabízí v životě mnohost. Omezení používání soukromých vozidel podle Štikara, Hoskovce a Štikarové (2003, str. 140-143) se projevuje v následujících oblastech:

- „*Sebepojetí*“: Pohyb je velmi úzce spojován s pocitem být někým. Automobil představuje osobní nezávislost. Jízda automobilem uspokojuje chuť po pohybu a slouží k udržování sebevědomí. Ztráta možnosti jízdy automobilem nastoluje otázku. Jak nahradit ztrátu identity?
- „*Vzrušení*“: Jízda automobilem nebo motocyklem umožňuje se vystavit nebezpečí a riziko zvládnout. Nechává prožít pocit vlastní velikosti a neomezenosti. Člověk může prožít svoje fantazie a odstranit reálná omezení, být jen zdánlivě. Takto získaný pocit velikosti nelze ničím lehce nahradit.
- „*Regrese*“: Při jízdě automobilem dochází k regresi dospělého Já do raného období, kdy Já nebylo omezeno a bylo bez vazeb. Celkové vnímání, afekt, prožívání a chování se tak stávají dětinskými. Automobil umožňuje svému řidiči návrat k fantaziím a k pocitům velikosti.
- „*Sociální kompenzace*“: V silniční dopravě dochází k soubojům s cílem vyhrát nad slabším. Pozemní komunikace se stává bojištěm. Ten, kdo se cítí jinde být utlačován a slabý, může tyto pocity alespoň na krátkou dobu

kompenzovat. Vozidlo zde může zdánlivě kompenzovat socioekonomickou nebo psychosociální slabost.

- „*Falešná identita*“: Vlastnictví určitého typu automobilu či motocyklu je spojováno s pseudoidentitami a má vliv na utváření sociálních rolí. Ztráta osobního bezpečí, identity, rodinných vazeb, dřívějších hodnot a zakotvenosti vede k hledání náhrady. Vozidlo se zdá být výbornou možností jak vymezit svoji osobnost.
- „*Symbol životní kvality*“: Kvalita života může souviset s používáním soukromého vozidla. Používání vlastního vozu představuje pro jedince určitou svobodu. Člověk může nezávisle plánovat svůj volný čas a zvýšit svoji osobní spokojenost.
- „*Odstup od sociální reality*“: Cestováním ve veřejných dopravních prostředcích se člověk více střetává se sociální realitou. Na nádražích, zastávkách autobusů nebo v metru je jedinec vystaven kontaktu s jinými lidmi např. bezdomovci, opilými lidmi nebo jinými lidmi na okraji společnosti. Používání vlastního vozidla je ochrana před těmito konfrontacemi.
- „*Kontrola*“: Svobodná volba stanovení času odjezdu, zvolení trasy, případných spolujezdců a podmínek ve vozidle jako je hudba, možnost kouření nebo teplota uvnitř automobilu je nesporná výhoda použití osobního vozidla na rozdíl od použití veřejných dopravních prostředků. Řidič a vlastník vozu se nachází na svém území, které si vybavuje svými osobními věcmi.

Ve výše uvedených oblastech se nenabízí člověku, alespoň prozatím, žádná srovnatelná alternativa.

2.3 Volba dopravního prostředku

Volba dopravního prostředku závisí na mnoha faktorech. Na jedné straně je volba dopravního prostředku podmíněna vnějšími okolnostmi, jako jsou celková ekonomická úroveň společnosti, velikost obce či města, kvalita a četnost hromadné dopravy, roční období a na straně druhé osobními postoji, hodnotami a sociální situací jedince. Pokud nastanou důvody, kdy není možné použít individuální

dopravu, nastává rozhodování mezi dalšími alternativami. Většinou rozhodování probíhá mezi hromadnou dopravou, jízdou na kole nebo chůzí pěšky (Štikar, Hoskovec a Štikarová, 2003, str. 27).

Dle Zurynka, Zeleného a Mervarta (2008, str. 55 – 56) cestující, který se rozhoduje pro určitý druh dopravy, bere v úvahu především tato kritéria:

- „Doba přepravy“: Celkový čas přepravy, kdy je zde potřeba počítat se všemi fázemi cesty, tedy přepravou z domu k dopravnímu prostředku a od dopravního prostředku k domu.
- „Cena“: Cena by měla odpovídat hodnotě přepravy. Může být poskytnuta sleva, především věrnostní.
- „Kultura cestování“: Obsahuje širokou oblast prvků, které ovlivní výběr dopravního prostředku. Kultura cestování souvisí s čistotou dopravního prostředku, a to vnitřní, ale i vnější. Pro rozhodování je také důležité vybavení vozu, například tvar sedaček, dostatek prostoru a pohodlné nastupování. Také úroveň personálu a chování řidiče hraje významnou úlohu v kultuře cestování.
- „Informovanost“: Cestující potřebuje znát informace především o spojení a ceně. Spojení nalezne v jízdních řádech, které by měly být aktuální a hlavně co nejpřehlednější.

Dopravní obslužnost podle ustanovení § 2 zákona č. 194/2000 Sb., o veřejných službách je veřejná služba v přepravě cestujících, která má zabezpečit dopravu pro občany ve všechny dny do škol, na úřady, do zaměstnání, zdravotnických zařízení, na kulturní, rekreační a sportovní akce a zpět. Podle tohoto zákona mají obce a kraje zajistit dopravní obslužnost ve svém území a jejich vzájemnou propojenost. Podle ustanovení § 5 téhož zákona dopravní obslužnost je třeba plánovat. Zákon tuto činnost ukládá Ministerstvu dopravy a krajům. Tyto instituce vytváří dlouhodobé plány dopravní obslužnosti, které mají zajišťovat hospodárné, efektivní, účelné zajištění dopravní obslužnosti. Krajský úřad Kraje Vysočina (Kraj Vysočina, online, cit. 2015-11-16) dokládá ve svém dopravním plánu na období 2012 – 2016 zajištění dopravní obslužnosti dle potřeb obyvatel. Také spolupracuje s okolními subjekty, aby byla vytvořena ucelená dopravní síť. Osobní veřejná

doprava je zajišťována na železničních tratích a veřejnou linkovou autobusovou dopravou tak, aby byly splněny požadavky dopravy do spádových měst.

Městská hromadná doprava je oddílem dopravy, která má největší podíl na celkovém objemu veřejné dopravy, protože na obsluhovaném území ve městech je nejvyšší hustota osídlení. Podle velikosti a charakteru města se používají kolejová vozidla: vlak, metro a tramvaj, a na silnicích trolejbus a autobus. Tarif může být přestupný, nepřestupný, časový, pásmový (Zurynek, Zelený a Mervart, 2008, str. 58-59).

2.4 Ztráta řidičského oprávnění - náročná životní situace

Ztrátu řidičského oprávnění lze podle mého názoru zařadit mezi náročné či zátěžové životní situace v životě řidiče.

Řezáč (1998, str. 134-136) rozlišuje dvě stránky náročné životní situace, a to subjektivní a objektivní. Subjektivní stránka znamená, jak takovou situaci prožívá daný jedinec a objektivní stránka odráží skutečný reálný stav věci. Chceme-li přemýšlet nad problémem, musíme si odlišit vnější a vnitřní podmínky řešení, prostředky řešení, postupy řešení a kritéria postupů řešení. Přemýšlení nad problémovou situací má svoje fáze, které se dokola opakují. Na začátku stojí „diagnóza situace“ a po vybrání a případné opravě řešení následuje nová situace. Tento cyklus se znovu opakuje.

Frustrační situací Řezáč (1998, str. 136) označuje stav, kdy osoba chce dosáhnout určitého cíle, ale brání mu v tom nějaká překážka. Reakcí na nedosažení určitého cíle může být agresivní chování (Čermák, 1995, in Řezáč, 1998, str. 139). Agrese může být větší, pokud je frustrace subjektivně vnímána jako neoprávněná, na rozdíl od překážky, která je považována za společensky přijatelnou, nebo za kterou lze očekávat trest.

Řezáč (1998, str. 140-144) definuje další reakce na frustrační situaci:

- „*projekce*“: promítání příčin vlastního neúspěchu do jednání jiných lidí,
- „*racionalizace*“: rozumové zdůvodnění, změna hodnocení,
- „*sublimace*“: nahrazení jiným cílem, který je sociálně přijatelný,
- „*somatizace*“: převedení psychického napětí v tělesné poškození,

- „*potlačení*“: potlačení či odmítnutí nezvládnuté situace,
- „*kompenzace*“: cíl je nahrazen jiným reálným cílem,
- „*únik nebo ústup*“: únik do světa fantazie, případně drog, denní snění,
- „*identifikace*“: ztotožnění se s jinou osobou, či skupinou,
- „*regrese*“: návrat do minulých vývojových období,
- „*transgrese*“: útěk dopředu“, předčasná vyspělost,
- „*stereotypizace*“: opakované chování, které nevede k cíli, ale uklidňuje,
- „*vytváření reakcí*“: zastírání prožitého neúspěchu např. bagatelizováním,
- „*rezignace*“: ztráta úsilí o dosažení cíle,
- „*manipulování*“: snaha o dosažení cíle nepatřičnými prostředky,
- „*substituční chování*“: uspokojení asociálními prostředky.

Jak zvládnout ztrátu řidičského oprávnění? Matoušek (2008, str. 258) uvádí, že „*k základním předpokladům úspěšného zvládnání může patřit srozumitelnost situace, smysluplnost boje a zvládnutelnost úkolů, míra sociální podpory a schopnost požádat druhé o pomoc apod.*“ Mezi významné zdroje resilience v dospělém věku udává Staudingerová s kolektivem (In: Šolcová, 2009, str. 62-63) sociální oporu a sociální vztahy. Sociální oporu definuje jako „*jakýsi sociální fond, ze kterého lze čerpat v případě potřeby systém sociálních vztahů, jejichž prostřednictvím se člověku dostává pomoci při snaze dostát nárokům a dosáhnout cílů.*“

Řidič, který má řízení motorového vozidla ve své pracovní náplni, je v případě ztráty řidičského oprávnění významně ohrožen i ztrátou zaměstnání. Pokud mu zaměstnavatel nezmění pracovní zařazení nebo druh práce, a nepodaří se mu najít jiné vhodné zaměstnání, může se ocitnout bez příjmu ze zaměstnání. Také pro osoby samostatně výdělečně činné může ztráta řidičského oprávnění přinést potíže s podnikáním.

Bývalý řidič se tak může ocitnout ve stavu nezaměstnanosti, kdy Matoušek (2008, str. 116) definuje nezaměstnanost jako „*Stav, ve kterém člověk schopný práce a ochotný pracovat nemá placené zaměstnání.*“ Jak uvádí Matoušek (tamtéž), se stavem nezaměstnanosti jsou spojené další sociální a osobní problémy. Např. nezaměstnaným klesá sebevědomí, přicházejí psychické problémy nebo konflikty v rodině.

3 Možnosti prevence a terapie

3.1 Dopravní výchova

Výchovu definuje Průcha, Walterová a Mareš v Pedagogickém slovníku (2003, str. 277) jako „proces záměrného působení na osobnost člověka s cílem dosáhnout pozitivních změn v jejím vývoji.“ Dopravní výchova dle Štikara, Hoskovce a Štikarové (2003, str. 208-209) cíleně ovlivňuje chování všech účastníků v provozu a je důležitou součástí pedagogiky dopravní psychologie. S dopravní výchovou je třeba začínat již od útlého věku a pokračovat v mateřských školách a základních školách. Významnou cílovou skupinou je mládež, kdy jsou účastníky provozu jako cyklisti nebo motocyklisti, kteří ještě nemají dostatečnou praxi, ale mají sklony k hazardu a rychlé jízdě. V této cílové skupině je třeba se zaměřit na změnu postojů. Havlík (2005, str. 130-131) vidí neúčelnější dopravní výchovu v rodině, kdy pozitivní příklady rodičů nebo prarodičů dítě vidí a nejnáze je napodobuje. Dítě je citlivé a vnímá atmosféru při cestování. Otec nebo matka jsou pro něj vzorem, a to, jak se chovají za volantem, zaznamenají, a v obdobných situacích se chovají později podobně. I podle Lisé je (2011, str. 96) agresivní (rizikové) chování ovlivněno také zvykem. Jedná se do jisté míry o naučené chování, které souvisí s výchovou. To jak se rodiče chovají při řízení, děti vidí. Otec nebo matka jsou pro něj vzorem, považují to za samozřejmé. Pokud rodiče nedodržují pravidla silničního provozu a jejich děti jsou u toho, naruší to celý systém dopravního vzdělávání od mateřských a základních škol až po výuku v autoškolách.

Na základě výsledku mezinárodního výzkumu (Besip, online, cit. 2015-10-13) u mladých řidičů a instruktorů autoškol, je třeba pro lepší připravenost mladých řidičů zajistit inovaci přístupů k jejich vzdělávání. Dle názoru instruktorů autoškol mladí řidiči více riskují než předchozí generace. Mezi hlavními příčinami rizikového chování patří nedostatek povědomí mladých o možných následcích nehod, nezkušenost, odvádění pozornosti například mobilními telefony, užívání drog a alkoholu, klam nesmrtelnosti, vlivy vrstevníků, hlasitá hudba ve vozidle a zlovyky přebírané od rodičů. Jaké navrhuje řešení? Větší represivní opatření, postupné získávání řidičského oprávnění nebo kondiční výcvik pro mladé řidiče. Řidičské

oprávnění by bylo z počátku omezené a dočasné. Systém postupného získávání by omezoval jízdu na dálnici, v noci a bez dozoru. S nabytými zkušenostmi by byla tato omezení rušena a řidič by získal plnohodnotné řidičské oprávnění.

Podporou správného chování v silničním provozu se může stát i cílená informační kampaň v médiích. Příkladem takovéto kampaně byla kampaň Ministerstva dopravy ČR „Nemyslíš-zaplatíš“, která začala na konci roku 2008 a trvala do konce roku 2010. Kampaň byla zaměřená na tři hlavní rizika: na agresivní a bezohlednou jízdu, používání zádržných systémů a jízdu pod vlivem alkoholu či návykových látek. Informační spoty byly k vidění v televizi, v kině, na internetu. Vysílány byly v rozhlase a byly použity billboardy, reklamní poutače a propagační předměty. Spoty ukazovaly hrůzné následky dopravních nehod a myšlenku „zaplatíš“ za nedodržování pravidel silničního provozu, kdy zaplatíš nejenom penězi, ale i následkem na zdraví, životě či pocitem viny. Tato kampaň měla působit především na emoce a tím odradit od nebezpečného chování za volantem (Lisá, 2011, str. 45-46).

3.2 Bodový systém

Bodový systém řidičů byl v České republice zaveden od 1. července 2006, a to novelou zákona o silničním provozu vyhlášenou ve Sbírce zákonů pod číslem 411/2005. Jak vyplývá z důvodové zprávy k návrhu zákona ve sněmovním tisku č. 833, bodový systém byl zaveden, protože v České republice dlouhodobě rostl počet přestupků v dopravě a počet dopravních nehod a závažnost jejich následků. Účelem systému je především postihnout opakující se přestupky proti bezpečnosti na pozemních komunikacích. Bodový systém má mít preventivní účinek pro určité skupiny řidičů, pro které ani opakované sankce nemají odstrašující účinek před pácháním dalších přestupků. Hrozba ztráty řidičského oprávnění při páchání bodovaných přestupků má mít dostatečný preventivní účinek. Bodové systémy byly zavedeny v některých evropských zemích (např. SRN, Polsko a Itálie). V těchto zemích došlo k poklesu počtu dopravních nehod a ke zvýšení ohleduplnosti k ostatním účastníkům v provozu. Bodový systém je administrativním opatřením, které může vést ke ztrátě řidičského oprávnění. Řidič by měl mít možnost, na ztrátu

řidičského oprávnění, reagovat změnou svého chování a aktivním postojem (Parlament České republiky, online, cit. 2015-08-27).

Aby řidič mohl reagovat na svoje bodové hodnocení a případně změnit svoje dopravní chování, musí znát svoje bodové konto. Kde se řidič dozví svoje body? Na základě žádosti řidiče, dle ustanovení § 123b odst. 5 zákona o silničním provozu, vydá výpis z registru řidičů o jeho bodových záznamech příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností. Výpis o bodových záznamech vydá na základě zákona č. 300/2008 Sb., o elektronických úkonech a autorizované konverzi dokumentů také kontaktní místo veřejné správy, tzv. Czech POINT. Lisá (2011, str. 112) upozorňuje, že nepřehlednutelným problémem nynějšího bodového systému je špatná informovanost o stavu bodového konta. Chybí varování, např. při dosažení 8 trestných bodů, které by mohlo některé řidiče přinutit ke změně svého chování a mohlo by ho vést ke snaze nepáchat dopravní přestupky. V současné právní úpravě se řidič dozví o dosažení 12 bodů v bodovém hodnocení řidiče až z oznámení od příslušného obecního úřadu, které pro něj znamená pozbytí řidičského oprávnění a povinnost odevzdat řidičský průkaz.

Vrácení řidičského oprávnění řeší ustanovení § 123d zákona o silničním provozu, kde je stanoveno, že o vrácení řidičského oprávnění může požádat řidič po uplynutí jednoho roku ode dne pozbytí řidičského oprávnění, a to v důsledku dosažení 12 bodů. K žádosti o vrácení řidičského oprávnění musí být přiložen doklad o absolvování odborné způsobilosti a doklad o zdravotní způsobilost včetně dopravně psychologického vyšetření. Ke dni vrácení řidičského oprávnění se řidiči odečte všech 12 trestných bodů.

3.3 Dopravně psychologické vyšetření

Dopravně psychologické vyšetření (Košán, 2013, str. 24 - 25) má za úkol zjistit psychickou způsobilost k řízení motorových vozidel. Vyšetřovaným řidičům má přinést z psychologického hlediska i rehabilitaci a zlepšení řidičských dovedností. Rozhovor a dotazníky jsou zaměřeny zejména na jeho vlastnosti, které by mohly ohrozit bezpečnost silničního provozu. Dopravní psycholog se zaměřuje na objektivní údaje z evidenční karty řidiče, popřípadě zprávu od odesílajícího

praktického lékaře. Sám zjišťuje při rozhovoru údaje o průběhu řídičské praxe a zadává různé testy a dotazníky. Testy jsou zaměřeny na inteligenci, úroveň paměti - krátkodobé a vizuální a dále úroveň koncentrace pozornosti, kvalitu reakcí na podněty, toleranci ke stresu a rychlost rozhodování. Dotazníky jsou zaměřené na osobnost řidiče. Zejména na vlastnosti a stavy, které jsou rizikové pro bezpečnost dopravy, jako jsou celková nezralost osobnosti, psychická labilita, zvýšená agresivita, špatné ovládání emocí, problémy v sebeovládání, tendence k hazardu a k riskování.

V současné právní úpravě dopravně psychologické vyšetření může provádět psycholog, kterému Ministerstvo dopravy udělilo akreditaci. V zákoně o silničním provozu v ustanovení § 87a odst. 5 je uvedeno, že „*Ministerstvo udělí akreditaci k provádění psychologického vyšetření na žádost fyzické osobě, která:*

- a) absolvovala akreditované magisterské studium v oboru psychologie,*
- b) absolvovala postgraduální studium v oboru dopravní psychologie akreditovaného studijního programu nebo programu celoživotního vzdělávání prováděného vysokou školou,*
- c) má alespoň tři roky praxe v oboru dopravní psychologie,*
- d) má k dispozici vybavení pro řádné provádění dopravně psychologického vyšetřování.“*

Na webových stránkách Ministerstva dopravy České republiky (online, cit. 2015-08-26) je zveřejněn seznam psychologů, kterým byla akreditace ministerstvem udělena. Ke dni 26. 8. 2015 bylo možné si vybrat z 242 akreditovaných psychologů.

Dopravní psychodiagnostika dle Havlíka (2005, str. 189) umí odhalit řidiče, kteří představují zvýšené riziko pro bezpečnost na silnicích.

Dopravně psychologickému vyšetření podle § 87a odst. 1 zákona o silničním provozu je povinen se podrobit řidič – držitel řídičského oprávnění skupin C1+E, C, CE, který řídí nákladní automobil, speciální automobil nebo jízdní soupravu převyšující 7 500 kg a dále držitel skupin D1+E, D nebo DE s výjimkou řidičů uvedených v ustanovení § 87a odst. 8 téhož zákona, tedy těch, kteří řídí vozidlo soukromě, pokud není prováděna za úplatu a také řidičů vozidel požární ochrany, policie ČR, Vězeňské služby ČR, zpravodajských služeb a ozbrojených sil ČR.

Mimo výše uvedených řidičů byla novelou zákona o silničním provozu od 1. 8. 2011 povinnost dopravně psychologického vyšetření stanovena jako jedna z podmínek vrácení řidičského oprávnění při dosažení 12 bodů v rámci bodového hodnocení řidiče. Od 1. 7. 2013 také při vrácení pozbytého řidičského oprávnění v důsledku soudem nebo správním orgánem uloženého zákazu činnosti, uloženého nejméně na šest měsíců nebo těm, kterým bylo podmíněně odloženo podání návrhu na potrestání nebo podmíněně zastaveno trestní stíhání a během zkušební doby se zavázali zdržet se řízení motorových vozidel (Bušta 2013, str. 139-140).

3.4 Školení bezpečné jízdy

Předmětem výuky v rámci školení bezpečné jízdy, v souladu s ustanovením § 52i zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel je, *„získání a prohloubení znalostí*

a) teorie řízení a zásad bezpečné a defenzivní jízdy,

b) nejčastějších příčin dopravních nehod a jejich předcházení,

c) důsledků protiprávního jednání řidičů motorových vozidel,

d) prevence a řešení mimořádných událostí v provozu na pozemních komunikacích“

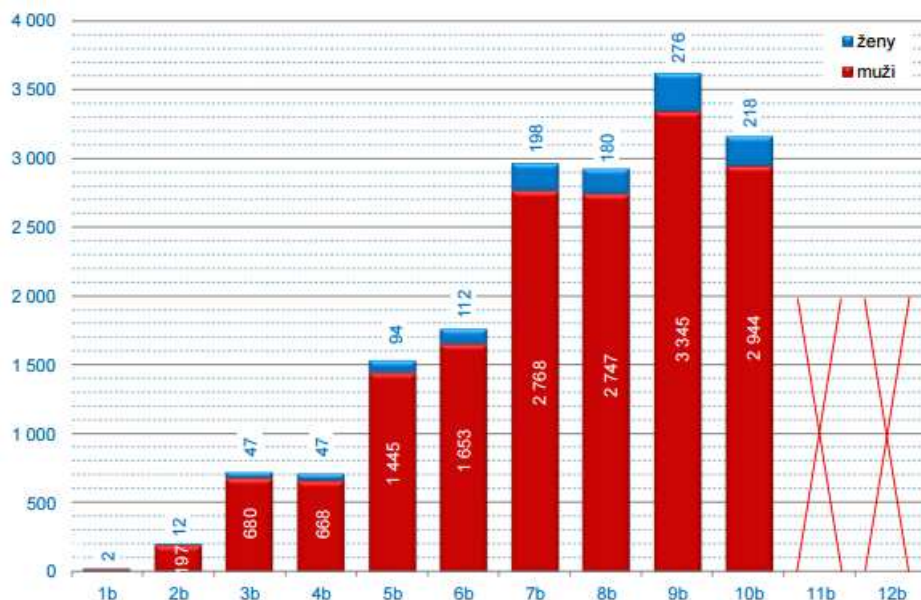
Vyhláškou č. 156/2008 Sb., o zdokonalování odborné způsobilosti řidičů, se stanoví rozsah výuky a výcviku v rámci školení bezpečné jízdy, která je rozdělena na teoretickou část výuky v rozsahu tří hodin a praktický výcvik v rozsahu tři a půl hodiny. Maximální počet účastníků v kurzu může být 24 osob.

Školení bezpečné jízdy je možné absolvovat ve čtyřech zařízeních v České republice, a to v Jihlavě, Mostě, Ostravě a Sosnové. Cena za školení se pohybuje od 3.890 Kč do 4.290 Kč (Bodový systém – nejen pro vybodované řidiče, online, cit. 2015-08-28).

Rehnová, Černochová (2013, str. 152) říkají, že tato školení bezpečné jízdy mají být složkou rehabilitační a výchovnou v českém bodovém systému. Do tohoto kurzu se však hlásí v drtivé většině řidiči, kteří mají na svém bodovém kontě 7, 8, 9, 10 bodů a jsou ohroženi ztrátou řidičského oprávnění. Program těchto kurzů je složen

i z praktického výcviku zaměřený na techniku jízdy, který není vhodný pro rizikové řidiče. Viz graf 3 – statistika Ministerstva dopravy o počtech proškolených řidičů, která dokládá zájem řidičů o školení dle stavu svého bodového konta.

Graf 3: Počty proškolených řidičů dle stavu bodového konta před školením



Zdroj: Ministerstvo dopravy České republiky, online, cit. 2015-08-26

Jak vyplývá z ustanovení § 123e odst. 4 zákona o silničním provozu, odečíst 3 body si může řidič, který svoji žádost doložil potvrzením o ukončeném školení bezpečné jízdy ve středisku bezpečné jízdy a nemá ke dni ukončení školení bezpečné jízdy zaznamenáno více než 10 bodů, ohodnocené 6 a 7 body. Odečet 3 bodů může být proveden pouze jeden krát za kalendářní rok.

3.5 Rehabilitační programy

Pokud represivní opatření, jako je ukládání pokut, trestů, přidělování bodů, popřípadě odebrání řidičského oprávnění, nevede ke změně nežádoucího chování na silnicích, může přispět odborná pomoc formou rehabilitačního kurzu. Řidičská rehabilitace je zaměřená na konkrétní osobu, u které může změnit nevhodné postoje k bezpečnosti v silničním provozu a upevnit takové dopravní chování, které bude

do budoucna minimalizovat porušování dopravních předpisů (Rehnová, Černochová, 2013, str. 153).

Na základě studií v rámci projektu Evropské unie ANDREA uvádí Bartl et. al (In: Rehnová, Černochová, 2013, str. 159-160) sedm doporučení pro účinnost rehabilitačních programů:

- Programy by se měly zaměřovat pro konkrétní cílovou skupinu. Je třeba odlišit rehabilitační kurzy začínajících řidičů, starších řidičů, řidičů, kteří řídili pod vlivem alkoholu nebo návykových látek a ostatní jinak rizikové řidiče.
- Lektoři kurzů musí být patřičně vzděláni, musí mít kompetence k vytvoření profesionálního vztahu s účastníkem kurzu.
- Upřednostnění individuálního přístupu zaměřené na schopnost sebereflexe.
- Kurzy by měly být dlouhodobé řádově v týdnech, aby se upevnila změna postojů, která vyžaduje delší čas.
- Vytvářet malé skupiny okolo 10 osob.
- Pravidla pro účast v rehabilitačním kurzu musí být jasná a průhledná.
- Dohlížet na kvalitu kurzu by měl státní orgán.

V České republice se rehabilitačním programům pro řidiče věnuje projekt REPADO – Snižování recidivy u pachatelů trestných činů a přestupků v dopravě. Tento projekt byl zahájen v roce 2010 a skončil v srpnu 2015. Byl financován v rámci Programu bezpečnostního výzkumu Ministerstva vnitra ČR. Cílovou skupinou těchto rehabilitačních programů byli řidiči ve výkonu trestu za trestný čin v dopravě, řidiči pod dohledem Probační a mediační služby a ostatní rizikovní řidiči, kteří se účastnili kurzu dobrovolně. U českých účastníků kurzů se potvrdilo, že selhání není dáno neznalostí pravidel provozu nebo neschopností ovládat vozidlo, ale je dáno jejich postojem k dodržování dopravních předpisů a jejich neochotou dodržovat pravidla obecně (Zámečník, 2013, str. 142).

Odborníci na dopravu (psychologové, terapeuti, pedagogové a sociologové), kteří tvoří projektový tým rehabilitačního programu pro řidiče REPADO, ve své tiskové zprávě zveřejněné dne 2. 6. 2015 (Centrum dopravního výzkumu v.v.i, online, cit. 2015-09-10) slibují, že mohou změnit chování řidičů a zabránit tak zbytečným ztrátám na lidských životech a hmotných škodách na majetku. Projekt REPADO

má jednoznačné výsledky a bude zařazen do právních předpisů od roku 2017. Od účinnosti příslušné novely zákona budou muset vybraní řidiči absolvovat a zaplatit si kurz se speciálním rehabilitačním programem, který budou nabízet akreditovaná psychologická pracoviště. Rehabilitační programy dle jejich slov nebudou nudné, ale vtáhnou účastníky do děje a výsledkem bude změna postojů a schopnost sebereflexe. Zkušenosti ze zahraničí, kde již tyto kurzy probíhají, ukazují až 50% snížení recidivy.

4 Empirická část

4.1 Cíl a metoda výzkumu

Již přes 8 let pracuji na odboru dopravy Městského úřadu Havlíčkův Brod, kde se při své práci setkávám s řidiči, kteří přišli o řidičské oprávnění. Jejich příběhy jsou různé. Různé jsou také jejich reakce na ztrátu řidičského oprávnění. Jejich emoce mají široký rozptyl od hněvu, zlosti po lítost, obavu a nejistotu. Každý jedinec se vyrovnává individuálně se ztrátou možnosti řízení motorového vozidla. Ztrátě řidičského oprávnění většinou předchází porušení dopravních předpisů, které může být nedbalostní či úmyslné. Řidič si je vědom své viny a ztrátu řidičského oprávnění bere jako trest nebo se cítí být nevinný a ztrátu řidičského oprávnění bere jako nespravedlnost. Na uznání či neuznání svojí viny také záleží, jak se ztrátou daný jedinec vyrovná.

Cílem výzkumu této bakalářské práce je zjištění sociálních dopadů a jejich řešení při ztrátě řidičského oprávnění. Základní výzkumná otázka je: **Jak se se ztrátou řidičského oprávnění vyrovnávají jedinci, zvláště když jsou na řízení motorových vozidel závislí?** Dalším cílem výzkumu je zjistit, jak se změnil po prožití této zkušenosti postoj k dodržování dopravních předpisů. Drobné výzkumné šetření proběhlo pomocí analýzy úředních dokumentů, které byly k dispozici ve spisu řidiče, jako jsou počty a druhy přestupků či trestných činů, v minulosti uložené zákazy činnosti, délka řidičské praxe s osobními prožitky a postoji, které byly poskytnuty samotnými řidiči formou strukturovaného rozhovoru.

Na výzkum byl použit kvalitativní způsob zkoumání, protože cílem výzkumu není zobecnění výsledků, ale využití předností kvalitativních metod, a to získání podrobného popisu zkoumané subjektivní zkušenosti jedince a hledání souvislostí. Jak uvádí Hendl (2005, str. 53), hloubkový popis případu je výhodou kvalitativní metodologie. Jevy zkoumá více do hloubky a citlivě, vnímá více působení vnějších podmínek, umožňuje zjistit, proč se daný jev objevil. Existuje rozličné množství přístupů: fenomenologie, etnometodologie, konverzační analýza, symbolický interakcionismus, zakotvená teorie, konstruktivismus a jiné.

Dle Hendla (2005, str. 103-104) se metoda případové studie zabývá jedním nebo několika případy. Popis jde do hloubky jednotlivých případů. U osobní případové studie se popisuje například minulost, současné okolnosti, postoje, které předcházely určitému jednání. Věnuje se zkušenostem, procesům, příčinám a okolnostem v životě zkoumaného jedince.

Fáze výzkumu tvoří několik kroků, které se vzájemně ovlivňují (Hendl, 2005, str. 113-114):

1. *„Určení výzkumné otázky.“* Výzkumník určí zkoumaný jev, kterému se bude věnovat v průběhu výzkumu.
2. *„Výběr případu, určení metod sběru a analýzy dat.“* Během tohoto kroku výzkumník vybere případ a zvolí si metody sběru a analýzy dat. Důležité je získat kvalitní a nezkreslená data a rozmyslet si, jak se budou tyto data analyzovat.
3. *„Příprava sběru dat.“* Na sběr dat je zapotřebí se připravit, protože v případové studii se nachází hodně informací, které bude třeba zaznamenat. Naplánovat termíny a místa sběru dat a připravit se na případné problémy, které mohou nastat.
4. *„Sběr dat.“* Data se postupně získávají z více zdrojů. Sběr dat spočívá v zapisování a dokumentování tak, aby bylo možné později data nalézt a třídit.
5. *„Analýza a interpretace dat.“* V této fázi výzkumník hledá v datech souvislosti a odpovědi na svoje výzkumné otázky. Znázornění dat v grafech či tabulkách je vhodné, aby mohla být lépe provedena analýza dat v jednotlivých případových studiích a vzájemné porovnávání dat mezi více případy.
6. *„Příprava zprávy.“* Popsat výzkum a jeho cíle srozumitelně. Zachytit případovou studii komplexně a interpretovat výsledky výzkumu čtenářům.

4.2 Popis souboru zkoumaných osob

V této práci jsou použity případové studie šesti řidičů, kteří přišli o svoje řidičské oprávnění. Záměrný výběr byl proveden tak, aby tito řidiči splňovali následující kritéria:

1. Řidiči byla uložena sankce nebo trest zákazu činnosti spočívající v řízení motorových vozidel nejméně na dobu 6 měsíců nebo pozbyl řidičské oprávnění na základě dosažení 12 bodů v bodovém hodnocení.
2. Řidič absolvoval dopravně psychologické vyšetření.
3. Řidič byl alespoň tři měsíce bez řidičského oprávnění.

Na základě těchto kritérií byli osloveni řidiči, kteří si v období od 29. 10. 2015 do 14. 12. 2015 přišli požádat na Městský úřad Havlíčkův Brod o vrácení řidičského oprávnění. Bylo osloveno celkem sedm vytipovaných řidičů. Jeden řidič nesouhlasil s rozhovorem s odůvodněním, že nemá na rozhovor čas. Šest z nich souhlasilo se strukturovaným rozhovorem a s použitím jejich údajů do bakalářské práce. Všechny rozhovory byly po souhlasu respondentů nahrávány na diktafon. Doslovná transkripce rozhovorů je uvedena, viz níže. Všechny rozhovory byly provedeny mojí osobou. Aby byla zachována anonymita řidičů, jsou použita pouze křestní jména, která byla navíc změněna.

4.3 Případové studie

4.3.1 Alois

Muž, věk 55 let, bydlí v okresním městě. Trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel mu byl uložen na 18 měsíců za přečin podle ustanovení § 274 odst. 1 zákona č. 40/2009, trestního zákoníku, když řídil motorové vozidlo pod vlivem návykové látky, a to alkoholu, kdy bylo prokázáno 1,67 promile alkoholu. V evidenční kartě řidiče je to první přestupek. Řidičské oprávnění pro skupiny „AM, A1 do 50 cm³ a B“ vlastní od roku 1981 a pro skupiny „C, E a T“

od roku 1989. Skutečná doba bez řidičského oprávnění byla cca 10 měsíců, řidičské oprávnění mu bylo vráceno dne 29. 10. 2015. Usnesením soudu mu bylo podmíněně upuštěno od zbytku trestu zákazu činnosti se zkušební dobou jednoho roku. Pro vrácení řidičského oprávnění absolvoval dopravně psychologické vyšetření a lékařskou prohlídku.

Rozhovor ze dne 29. 10. 2015

T - tazatel: „Jaké je Vaše současné zaměstnání (škola)?“

O – odpověď dotazovaného: „*Pracuji jako řidič u Krajské správy údržby silnic.*“

T: „Jak u Vás došlo ke ztrátě řidičského oprávnění?“

O: „*Po vytržení zubu jsem si dal, já nevím, štamprdlata. Pak mě nenapadlo nic jinýho, než jsem vzal káru, naložil starý eternit a jel jsem do technických služeb. No a při cestě mě nenapadlo ještě nic jinýho, než se stavit u bankomatu pro peníze U Áleje. Tak jsem se tam teda zastavil, jenomže jsem nebyl připoutanej a předjela mě policie. Zjistili, že nemám pás a při té příležitosti mi dali dejchnout a bylo to venku.*“

T: „Jaká byla Vaše první reakce na ztrátu řidičského oprávnění?“

O: „*Hrozná. Tejden jsem snad nic nejedl. Staženej úplně. No..., špatný.*“

T: „Potřebujete řidičské oprávnění k výkonu svého zaměstnání?“

O: „*Potřebuji ho zpátky pro výkon.*“

T: „Jak jste řešil svoji situaci? (doprava do zaměstnání, nákupy, lékař)“

O: „*No, těžko. Mám dvě vnoučata a nemohl jsem se za nima dostat. Tak mě vozil, kdo mohl. Jináč většinou pěšky. Bez auta je to, no prostě na nic.*“

T: „Kdo nebo co Vám nejvíce ve Vaší situaci pomohlo?“

O: „*Syn, protože jsme sami doma, že jo. Žena ta utekla za jiným. Tak jsem zůstal se synem. Tak ho tedy vychovávám. Dneska je už velikej. Ten chudák musel se mnou všhecko objet.*“

T: „Jaké změny u Vás po ztrátě řidičského oprávnění nastaly? (práce, rodina, škola, přátelé)“

O: „Práci jsem teda nezměnil. Tam jsem dostal vyjímku na jeden rok. Což mi teda končí teď 30. října, to je zejtra. No chtěj ten řidičák, abych teda měl, abych mohl nastoupit normálně do služeb zimních a všechno okolo, co k tomu patří. To jezdím ještě s autojeřábem.“

T: „Jak se změnil Váš postoj k dodržování dopravních předpisů?“

O: „Stoprocentně. Kdo je trošku rozumnej, tak ho tohle musí vyléčit.“

T: „Absolvoval jste dopravně psychologické vyšetření. Popište svoji zkušenost.“

O: „Nó...dopravně psychologické vyšetření. Jestli myslíte u toho doktora pana Sojky?“

T: „Ano“

O: „Dobrý. Nebylo to nic. To bylo v pohodě. Člověk musí bejt trošku bystřej na to.“

T: „Jaké máte nyní nejbližší plány do budoucna?“

O: „No...,vyvozím ty krámy, co mám na chatě. Všecko co k tomu patří. No, abych mohl hlavně do zaměstnání.“

T: „Co byste poradil(a) ostatním, aby se jim nestalo to samé?“

O: „Ať to nedělají nebo je to bude mrzet jako mě.“

T: „Děkuji Vám za rozhovor.“

4.3.2 Milan

Muž, věk 32 let, bydlí v okresním městě (trvalý pobyt - úřední adresa). Dne 2. 11. 2015 mu bylo vráceno řidičské oprávnění po cca 14 měsících. Usnesením soudu mu bylo podmíněně upuštěno od zbytku trestu zákazu činnosti se zkušební dobou jednoho roku. Pro vrácení řidičského oprávnění absolvoval dopravně psychologické vyšetření a lékařskou prohlídku. Trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel mu byl uložen na 18 měsíců za přečin podle ustanovení § 274 odst. 1 zákona č. 40/2009 Sb., trestního zákoníku, když řídil motorové vozidlo pod

vlivem návykové látky. Testem Drugwipe 5S u něho byl zjištěn pozitivní výsledek na amfetamin.

V evidenční kartě řidiče má 8 záznamů pro přestupky v dopravě. Již v roce 2006 byl uznán vinným z jízdy pod vlivem návykové látky, při které způsobil dopravní nehodu. Při rozboru krve mu bylo zjištěno THC. Sankci zákazu řízení motorových vozidel na 12 měsíců vykonal celou. V roce 2010 spáchal přestupek pod vlivem alkoholu, kdy mu byla prokázána minimální hodnota 0,34 promile alkoholu. Sankce zákazu činnosti řízení motorových vozidel byla uložena na 8 měsíců. V roce 2011 spáchal přestupek, když řídil motorové vozidlo bez příslušného řidičského oprávnění. Sankce zákazu činnosti řízení motorových vozidel byla uložena na 14 měsíců. Tímto jednáním zároveň dosáhl 12 bodů v bodovém hodnocení. V roce 2012 mu po absolvování přezkoušení odborné způsobilosti a dopravně psychologického vyšetření včetně lékařské prohlídky bylo řidičské oprávnění vráceno po cca 22 měsících bez řidičského oprávnění. Řidičské oprávnění pro skupiny „AM a B“ vlastní od roku 2001.

Rozhovor ze dne 2. 11. 2015

T - tazatel: „Jaké je Vaše současné zaměstnání (škola)?“

O – odpověď dotazovaného: „*Ted'ka momentálně nepracuju.*“

T: „Jak u Vás došlo ke ztrátě řidičského oprávnění?“

O: „*Používal jsem Fénixovy kapky. To je lék přírodní proti rakovině. No a obsahoval THC. Tudíž když mě stopli támhle, tak mi udělali stěr z čela, tak byl ten test pozitivní na úplně všechny drogy kromě THC. Tudíž jsem šel na krev, protože žádný metamfetamin, amfetamin neužívám, a na krvi mi zjistili to THC a to díky těm Fénixovým kapkám. Soud mě odsoudil. Já jsem se s právníkem proti tomu odvolával všechno, ale to nepomohlo. Měl jsem i posudek od lékařky, protože já jsem před dvouma rokama prodělal pankreatitidu - těžkej zánět slinivky. Tak jsem chtěl nějaký přírodní léčiva, to je známej lék v Americe, u nás ještě né. U nás je chemoterapie.*“

T: „Jaká byla Vaše první reakce na ztrátu řidičského oprávnění?“

O: „*No... Byl jsem docela překvapenej, protože jsem čekal, že v tý krvi nic mít nebudu. Potom až mi to ukázalo to THC, vlastně já už jsem odvolával, co mi ho*

zabavili na místě, tak už jsem to řešil s právníkem, protože některý případy už ho měly dva měsíce, do té doby než přišlo rozhodnutí z krve. Některý případy i můj kámoš mu ho nechali. Mně ho nenechali, zabavili mi ho na místě. Já se nedivím, já jsem přišel o řidičák už za alkohol, tak třeba příkládám to k tomu, že mi ho hned vzali. Byl jsem překvapený, že ho ztrácím, protože žádný drogy neberu. Opravdu mě to překvapilo, proto jsem odvolával, už jsem řešil i to že ho nechci mít zadrženej. Pak už tam bylo množství větší než malý THC. Takže to už bylo to... “

T: „Potřebujete řidičské oprávnění k výkonu svého zaměstnání?“

O: „*Prakticky ano. Dělam likvidaci pozůstalosti a tak. To se všechno odehrává převozit autem a tak.*“

T: „Jak jste řešil(a) svoji situaci? (doprava do zaměstnání, nákupy, lékař)“

O: „*Řešil jsem to neustále, shánět nějakýho řidiče. Neustále, tudíž každé víkend. Jezdím na burzy, vyloženě jezdím po burzách a prodávám veteš a takovýhle věci. Každé víkend jsem musel platit řidiče, minimálně, abych si vůbec vydělal na svoje jídlo.*“

T: „Kdo nebo co Vám nejvíce ve Vaší situaci pomohlo?“

O: „*Bratr, přítelkyně, máma, rodina, všichni kamarádi. Opravdu všichni, co jsem potřeboval, tak vždycky někam jeli.*“

T: „Jaké změny u Vás po ztrátě řidičského oprávnění nastaly? (práce, rodina, škola, přátelé)“

O: „*Nó jako. V práci to jsem vysvětlil s tím ježděním. Jinak nic.*“

T: „Jak se změnil Váš postoj k dodržování dopravních předpisů?“

O: „*To jako budu pořád stejně dodržovat.*“

T: „Absolvoval jste dopravně psychologické vyšetření. Popište svoji zkušenost.“

O: „*Dopravně psychologický jsem absolvoval podruhé. Jednou v Pardubicích, tam to bylo nehorázný, tam to bylo na šest hodin za tři tisíce korun, před třema rokama, myslím. Pani mi to poslala za tři tejdny, ještě mi to nechtěla dát z důvodu toho, že naši byli rozvedený a já nevím co všechno. Já jsem měl nevlastního otce, bylo to komplikovaný, nakonec mi to teda dala. Tedka jsem byl ve Žďáru nad Sázavou*

u paní doktorky Píšové. Nejlepší, nemůžu si jí vynachválit. Perfektní přístup všechno mi vysvětlila. Perfektní pohovor, žádný stres. A o tisícovku levnější než tady v Havlíčkově Brodě. “

T: „Jaké máte nyní nejbližší plány do budoucna?“

O: „*Budu pořád pokračovat, asi. Teď už si budu moc jezdit sám na ty burzy.*“

T: „Co byste poradil(a) ostatním, aby se jim nestalo to samé?“

O: „*Jako já nevím, zjistit si, co člověk užívá za léky a jestli obsahují nějakou směs, která může ovlivnit. Mě to samo osobně neovlivňovalo. Já jsem to užíval ráno a večer, tak jak je to psaný. Jmenuje se to Fénixovy kapky, je to výtažek z konopí. Je to přírodní lék. Tak bych doporučil těm lidem, co užívají, aby se to nepromítlo. Byla to docela tahanice a ještě nehledě na to, že mi tam test ukázal úplně všechno, což je teďka už řešený v televizi. Pán tam měl kokain ukázanej a ten test vůbec nebyl stoprocentní. Krev je směrodatná, ale na tu čekáte tři měsíce. Tudíž když já budu za ty tři měsíce čistej, co si teda počnu. Tři měsíce jsem bez řidičského oprávnění, přišel jsem o práci, rozvedl jsem se s manželkou, blabla a za tři měsíce by mně přišlo, že jsem měl čistou krev. Kdo Vám dá nějakou náhradu? Nikde nic.*“

T: „Děkuji Vám za rozhovor.“

4.3.3 Radek

Muž, věk 44 let, bydlí v okresním městě (trvalý pobyt - úřední adresa). Dne 2. 11. 2015 mu bylo vráceno řidičské oprávnění po cca 14 měsících, kdy byl bez řidičského oprávnění, které pozbyl rozhodnutím pro přestupek § 125c odst. 1 písmeno d) zákona o silničním provozu, kdy se při prošetřování dopravní nehody, kterou zavinil, odmítl podrobit dechové zkoušce na alkohol. Tímto skutkem zároveň dosáhl 12 bodů v bodovém hodnocení řidiče. Pro vrácení řidičského oprávnění absolvoval dopravně psychologické vyšetření, lékařskou prohlídku a zkoušku odborné způsobilosti pro skupinu vozidel „A, B“. Sankce zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel mu byla uložena na 12 měsíců.

V evidenční kartě řidiče má pan Radek 10 záznamů pro přestupky v dopravě. Z toho jsou tři záznamy za skutky, kdy ani nebyl držitelem řidičského oprávnění. V roce 2003, kdy řídil bez řidičského oprávnění a odmítl se podrobit dechové zkoušce

na zjištění alkoholu, mu byla udělena sankce zákazu řízení motorových vozidel na 24 měsíců. V roce 2004 mu soud uložil další trest zákazu činnosti řízení motorových vozidel v délce 24 měsíců, když mařil výkon úředního rozhodnutí, kdy opět řídil motorové vozidlo. V roce 2005 opět mařil výkon úředního rozhodnutí a soud mu uložil další trest zákazu řízení motorových vozidel na 24 měsíců. Od roku 2008 vlastní řidičské oprávnění pro skupiny „A a B“. Již v roce 2008 má dva záznamy pro přestupky za porušení povinnosti být za jízdy připoután a jízdu s vozidlem, které nesplňuje technické podmínky pro provoz na pozemních komunikacích. V roce 2010 mu byla uložena pokuta za porušení povinnosti být za jízdy připoután a zároveň držení telefonního přístroje. V roce 2011 opět nedodržel povinnost být za jízdy připoután bezpečnostním pásem. V roce 2012 nezastavil na signál, který příkazuje zastavit vozidlo, když nerespektoval červené světelné světlo.

Rozhovor ze dne 2. 11. 2015

T - tazatel: „Jaké je Vaše současné zaměstnání (škola)?“

O – odpověď dotazovaného: „*Pokrejvač, tesař, zedník.*“

T: „Jak u Vás došlo ke ztrátě řidičského oprávnění?“

O: „*Jel jsem do práce ke koním, kovat koně, slavili jsme a ráno jsem jel. Já jsem dělal tolik, spal jsem za čtrnáct dní asi dvě hodiny denně, tak jsem vytuhl za volantem, spadl jsem s autem do škarpy.*“

T: „Jaká byla Vaše první reakce na ztrátu řidičského oprávnění?“

O: „*Nechápu otázku.*“

T: „Jak jste reagoval, když jste o ten řidičák přišel?“

O: „*Nijak.*“

T: „Potřebujete řidičské oprávnění k výkonu svého zaměstnání?“

O: „*Potřebuji ho.*“

T: „Jak jste řešil svoji situaci? (doprava do zaměstnání, nákupy, lékař)?“

O: „*Vlakem. Nikdo mě nevozil. Ono to bylo, že jsem se stal bezdomovcem, protože před tou bouračkou mi bejvalá žena utekla s nějakým Slovákem, co jsem si ho dotáhl*

z práce, aby mi pomohl svařit koně. Takže jsem na ní přepsal všechny majetky, když jsem měl průser s exekucema. Takže ona mě vykopla, když jsem jí tam chytl se sousedem, jiným. Tak jsem jí, tak jsem souseda zmlátil, tak jsem ještě dostal podmínku nebo von nic nedal, ale vona tam bylo, že jsem jí dal facku, že jsem hledal dítě po vesnici. Ono je to složitý. Ona uklidila dvouletý děcko, o který jsem se staral, aby mohla jít chlastat. Takže já jsem ve dvanáct hodin lítal po vesnici a sháněl dítě. Ona si vesele chlastala v hospodě. Tak jsem jí řekl, kde je dítě a ona mi na to odpověděla, že tě nemusí zajímat, tvoje není. Tak jsem jí vlepil jednu a dostal jsem podmínku. Já byl teda střízlivej. Pak jsem bydlel někde jinde a vlastně bez těch papírů jsem byl totální bezdomovec, protože jsem neměl ani jak dojíždět. Já jsem bydlel za Třemošnicí asi šest kilometrů v lesích u jednoho chlapa. Toho, on hrál ve filmech kočího, třeba jak jsou Tři veteráni, tak kočí Hans. To je on. Takže jsem dojížděl. Třeba jsem jel do Prahy, tam jsem dělal a pak jsem šel šest kilometrů pěšky a ráno zase znova. To mám plně jinej dopad jako ostatní. A nejhorší bylo, že děti jsem viděl, tu dvouletou berušku jsem neviděl celej rok ještě. Tu mi vůbec nedává. Ty druhý dvě moje děti jsem viděl dvakrát za rok. Takže nemám, jak pro ně dojet.“

T: „Kdo nebo co Vám nejvíce ve Vaší situaci pomohlo?“

O: „Sám.“

T: „Nikdo Vám nepomáhal?“

O: „Ale jó, ale já jsem nechtěl. Do práce občas. Když jsem rozjel jinou práci, tak jsem stavil starýmu kamarádovi obrovskou vilu, tak tam potřebujou řemeslníky, to jsou všechno známý, tak mě vyzvedávali, ale já jsem neměl kde spát. Tak jsem tam spal půl roku v karavanu, prostě bez topení, bez ničeho v zimě. Tak jsem si teď koupil statek. Rekonstruuju statek. Ale ono zase nemůžete nic bez papírů, protože si dříví nedovezu, topení. Nedovezete si materiál, abyste tam něco uděla. Statek je na vesnici a samozřejmě tam nejezdí vlaky.“

T: „Jaké změny u Vás po ztrátě řidičského oprávnění nastaly? (práce, rodina, škola, přátelé)“

O: „Za rok totální, úplně převrácený život.“

T: „Ono to nebylo jenom ztrátou řidičského oprávnění.“

O: „Já jsem nikdy neměl o práci nouzi. Tady byl průser, že jsem dělal u firmy dřív a měl jsem třeba patnáct lidí, potřeboval jsem auto, protože mi dali čtyři stavby a ty jsem objížděl a do toho jsem dělal rukama. Jenom jsem je kontroloval, něco udělal a jel jsem na další stavbu. Takže jsem to nemohl a oni, že mi dají řidiče a takovýdle, ale já řekl, že to nechci, že to chci všechno sám.“

T: „Jak se změnil Váš postoj k dodržování dopravních předpisů?“

O: „Je to furt to samý. Já jsem nikdy nic neprovedl. Já jsem vlastně poprvý v životě, dá se říct, jel zchlastanej. Ono to nebylo. Já jsem spal, ale možná tam zbytkáč byl, to mi nezjistili. Kvůli tomu to bylo jenom.“

T: „Absolvoval jste dopravně psychologické vyšetření. Popište svoji zkušenost.“

O: „Řekla mi, že jsem extrémě chytřej. Teda nadprůměrně inteligentní.“

T: „Jaké máte nyní nejbližší plány do budoucna?“

O: „Jedu pryč. Pryč úplně do jinýho státu, protože se mi tady nelíbí. Je to tady pakáž. Já jsem celej život chtěl, ale měl jsem děti a teď koukám, že nereagujou nic. Já se tady držel jen kvůli nim.“

T: „Co byste poradil(a) ostatním, aby se jim nestalo to samé?“

O: „Nevím, aby byli opatrní. Nevím, co bych jim na to řekl. Já nemůžu nikoho moralizovat.“

T: „Nějakou radu, jak to vidíte Vy.“

O: „Aby tady ten řidičák odevzdali na dva měsíce a zkusili si to. To je poučí. Pak by se v těch autech chovali jinak. Vždyť to pozoruju. Dneska jsem viděl bouračku v Praze, když jsem si byl pro ty papíry. Stojíme na tramvaj a rána. Stáli jsme na tramvajovém pásu, takže jsme šli zase pěšky. Bylo jasné, že ta tramvaj už nepřejede.“

T: „Děkuji Vám za rozhovor.“

4.3.4 Leoš

Muž, věk 23 let, bydlí v okresním městě. Dne 11. 11. 2015 mu bylo vráceno řidičské oprávnění po cca 5 měsících, kdy byl bez řidičského oprávnění. Rozhodnutím

městského úřadu mu bylo upuštěno od zbytku sankce zákazu řízení motorových vozidel. Pro vrácení řidičského oprávnění absolvoval dopravně psychologické vyšetření a lékařskou prohlídku. Sankce zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel mu byla uložena na 6 měsíců za přestupek podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. b) a § 125c odst. 1 písm. f) bod 8 zákona o silničním provozu, když důsledku jeho nedání přednosti v jízdě došlo ke střetu s protijedoucím motocyklem. Při šetření dopravní nehody mu byla prokázána hodnota 0,28 promile alkoholu. Při této dopravní nehodě utrpěl motocyklista lehké zranění a došlo ke hmotné škodě. V evidenční kartě řidiče má 2 záznamy pro přestupky v dopravě. V roce 2014 řídil motorové vozidlo a nebyl připoután bezpečnostním pásem. Řidičské oprávnění pro skupiny „AM a B“ vlastní od roku 2011.

Rozhovor ze dne 11. 11. 2015

T - tazatel: „Jaké je Vaše současné zaměstnání (škola)?“

O – odpověď dotazovaného: „*Už mám teďka dostudováno. Živím se jako truhlář.*“

T: „Jak u Vás došlo ke ztrátě řidičského oprávnění?“

O: „*Den před nehodou jsem byl slavit narozeniny kamarádovy a druhý den jsem kolem dvanácté hodiny vyjížděl a už jsem to na sobě nepocítoval, tak jsem myslel, že nemám v sobě žádnéj alkohol. Tak jsem jel a stala se mi dopravní nehoda a při ní jsem dostal dechovou zkoušku.*“

T: „Jaká byla Vaše první reakce na ztrátu řidičského oprávnění?“

O: „*První reakce byla hrozná. Vůbec jsem si to nedokázal představit, protože od doby, co jsem měl řidičský průkaz, tak jsem všude jezdil autem. Bylo to takový nepředstavitelný pro mě a postupem času jsem se tím musel nějak srovnat, ale dalo se to nějak vyřešit.*“

T: „Potřebujete řidičské oprávnění k výkonu svého zaměstnání?“

O: „*Dá se říct, že ano. Bud' se dostat do práce. To se dá dostat bud' autobusem, nebo v létě na kole, když to není daleko, ale spíš když se něco převáží, nebo je potřeba v tý truhlářině dojet pro nějaký materiál, že jo, tak se musí autem, tak to potřebuju.*“

T: „Jak jste řešil(a) svoji situaci? (doprava do zaměstnání, nákupy, lékař)“

O: „Dopravu do zaměstnání přes to léto nebo do toho září jsem to řešil na kole, když to bylo deset kilometrů, když to bylo tady u Přibyslavi. Ted'ka poslední dva měsíce jsem jezdil autobusem a se zaměstnavatelem se dalo domluvit, že pro to dřevo dojel třeba on. Tak mi vyšel takhle vstříc.“

T: „Kdo nebo co Vám nejvíce ve Vaší situaci pomohlo?“

O: „Asi rodina a přítelkyně, který mi říkali, že je hodně lidí bez řidičského průkazu a taky žijou normálně, že jo a dostávají se do zaměstnání, tak musel jsem na to přijít, že jo. Když jsem potřeboval tak mě vozili, ale dřív, když jsem potřeboval si jít nakoupit, tak jsem jezdil třeba půl kilometru autem. Ted'ka jsem nemohl, tak se dá říct, že jsem se naučil chodit pěšky.“

T: „Jaké změny u Vás po ztrátě řidičského oprávnění nastaly? (práce, rodina, škola, přátelé)“

O: „Práci jsem nezměnil. Spíš se ted' už nespokládám tolik na to auto, když tak si dojdu pěšky a nemusím všude jezdit autem.“

T: „Jak se změnil Váš postoj k dodržování dopravních předpisů?“

O: „Já si myslím, že jsem pořád stejnej, že v tu chvíli jsem to na sobě vůbec nepociťoval a můj případ je takovej, že bych bezprostředně před jízdou si alkohol nedal. Bylo to spíš z mojí neopatrnosti, že jsem si před jízdou nedejchnul nebo tak.“

T: „Absolvoval jste dopravně psychologické vyšetření. Popište svoji zkušenost.“

O: „Ze začátku jsem se toho bál, jestli abych pak nevyšel a neřekli si, že jsem úplně blbej ale byla to, nechci říkat hra, ale takový zpestření, to bylo. Něco co jsem ještě nezažil, něco na počítači a nějaký otázky. Všechno to proběhlo v pořádku.“

T: „Jaké máte nyní nejbližší plány do budoucna?“

O: „Nejbližší plány, asi projet se v autě. To mi ted'ka chybělo, takže jet se někam projet.“

T: „Co byste poradil(a) ostatním, aby se jim nestalo to samé?“

O: „Tak u mě se to stalo s tím alkoholem. Asi si koupit alkoholtestr a vždycky si dejchnout, což už jsem udělal, takže ted'ka budu připravenej. Už jsem se z toho poučil a vždycky před jízdou si dejchnu, aby se mi tu už neopakovalo, už se mi to nestalo.“

4.3.5 Marek

Muž, věk 25 let, bydlí v okresním městě. Dne 11. 12. 2015 mu bylo vráceno řidičské oprávnění po cca 11 měsících, kdy byl bez řidičského oprávnění. Rozhodnutím městského úřadu mu bylo upuštěno od zbytku sankce zákazu řízení motorových vozidel. Pro vrácení řidičského oprávnění absolvoval dopravně psychologické vyšetření a lékařskou prohlídku. Sankce zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel mu byla uložena na 12 měsíců za přestupek podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. d) zákona o silničním provozu, když byl zastaven a kontrolován Policií ČR a při silniční kontrole byl proveden test na přítomnost návykových látek, který byl pozitivní na Amphetamines a Methamph. Na základě této skutečnosti byl vyzván k podrobení se lékařskému vyšetření spojenému s odběrem biologického materiálu (odběr krve a moče) za účelem zjištění, zda v době řízení vozidla nebyl návykovou látkou ovlivněn. Toto lékařské vyšetření odmítl.

V evidenční kartě řidiče má celkem 4 záznamy pro přestupky v dopravě. V roce 2009 porušil zákazovou značku, v roce 2011 řídil motorové vozidlo a nebyl připoután bezpečnostním pásem, v roce 2013 překročil nejvyšší povolenou rychlost v obci o 15 km/h. Řidičské oprávnění pro skupiny „AM a B“ vlastní od roku 2008.

Rozhovor ze dne 11. 12. 2015

T - tazatel: „Jaké je Vaše současné zaměstnání (škola)?“

O - odpověď dotazovaného: „*Jsem nezaměstnanej.*“

T: „Jak u Vás došlo ke ztrátě řidičského oprávnění?“

O: „*Kvůli drogám. Zahulil jsem si jointa a pak jsem jel.*“

T: „Jaká byla Vaše první reakce na ztrátu řidičského oprávnění?“

O: „*Zklamání. Tak jsem si uvědomil, že jsem blbej. Udělal jsem něco, co jsem neměl. Musel jsem jezdit autobusem. Člověk si to příště rozmyslí. Byl jsem zklamanej a věděl jsem, že s tím nic neudělám.*“

T: „Potřebujete řidičské oprávnění k výkonu svého zaměstnání?“

O: „*Když jsem měl práci, tak se jim to tam nelíbilo, když jsem přišel o řidičák. Teda poradili jsme si, ale....*“

T: „*Tak jste kvůli tomu přišel o zaměstnání?*“

O: „*Ne, ne. To zas né, ale bylo to blbý. Kolegové museli místo mě třeba jezdit nebo takhle.*“

T: „*Jak jste řešil(a) svoji situaci? (doprava do zaměstnání, nákupy, lékař)*“

O: „*Autobusem. Jezdil jsem autobusem, vlakem nebo kamarádi.*“

T: „*Kdo nebo co Vám nejvíce ve Vaší situaci pomohlo?*“

O: „*Já jsem si všechno zařídil sám.*“

T: „*Jaké změny u Vás po ztrátě řidičského oprávnění nastaly? (práce, rodina, škola, přátelé)*“

O: „*To úplně jako né. Já jsem pak skončil v té práci, že už mě to nebavilo. To nebylo kvůli řidičáku.*“

T: „*Jak se změnil Váš postoj k dodržování dopravních předpisů?*“

O: „*Určitě. Budu si dávat větší majzl a nebudu dělat takový kraviny.*“

T: „*Absolvoval jste dopravně psychologické vyšetření. Popište svoji zkušenost.*“

O: „*To bylo hrozný. Nebavilo mě to vůbec. Tři hodiny člověk píše hrozný kraviny. Znova bych tam nechtěl jít.*“

T: „*Jaké máte nyní nejbližší plány do budoucna?*“

O: „*Vyřídít ten řidičák, to jsem potřeboval. Přímo s řízení nic nemám, ale jsem rád, že ho mám a bude to zase všechno o dost lehčí.*“

T: „*Co byste poradil(a) ostatním, aby se jim nestalo to samé?*“

O: „*Dodržovat předpisy a chovat se tak jak maj.*“

T: „*Děkuji Vám za rozhovor.*“

4.3.6 Petr

Muž, věk 28 let, trvale bydlí na vesnici blízko okresního města. Dne 14. 12. 2015 mu bylo vráceno řidičské oprávnění po cca 3 měsících, kdy byl bez řidičského oprávnění. Rozhodnutím městského úřadu mu bylo upuštěno od zbytku sankce zákazu řízení motorových vozidel. Pro vrácení řidičského oprávnění absolvoval dopravně psychologické vyšetření a lékařskou prohlídku. Sankce zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel mu byla uložena na 6 měsíců za přešůpek podle ustanovení § 125c odst. 1 písm. f) bod 2 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, kdy překročil nejvyšší povolenou rychlost v obci o 49 km/h.

V evidenční kartě řidiče má celkem 4 záznamy pro přešůpky v dopravě. V roce 2009 řídil a nebyl připoután bezpečnostním pásem, v roce 2012 řídil motorové vozidlo a opět nebyl připoután bezpečnostním pásem, v roce 2013 při řízení vozidla telefonoval. Řidičské oprávnění pro skupiny „AM a A1“ vlastní od roku 2003, pro skupinu „T“ od roku 2004, pro skupiny „B1, B, C1 a C“ od roku 2005, v roce 2007 mu bylo uděleno řidičské oprávnění pro skupinu „E“ a v roce 2009 pro motocykl skupiny „A“.

Rozhovor ze dne 14. 12. 2015

T - tazatel: „Jaké je Vaše současné zaměstnání (škola)?“

O – odpověď dotazovaného: „*Já jsem řidič z povolání.*“

T: „Jak u Vás došlo ke ztrátě řidičského oprávnění?“

O: „*Kvůli rychlosti. Přehlídl jsem, prostě nějak jsem byl, nedával jsem pozor a jel jsem rychle přes vesnici. Naměřili mě a zastavili a posléze v tom řízení jsem přišel o řidičák.*“

T: „Jaká byla Vaše první reakce na ztrátu řidičského oprávnění?“

O: „*Nó. První byla hodně špatná díky tomu, že mě to vlastně živí. Když si vezmete dopad toho, že platíte byt a auto a všechno možný, domácnost. To člověku zatrne hodně, ale naštěstí se ke mně zachovali zaměstnavatelé dobře, protože jsem teď osm let u stejné firmy. Takže to dopadlo tak, že jsme měli sezení a buď, že bych šel na pracák, tam bych dostal asi dvanáct tisíc a dopadlo to tak, že jsem zůstal v práci*“

a oni mi platili těch dvanáct tisíc. To co by mi dával pracák, takže jsem neodcházel. Přepsali mi smlouvu na skladníka. Dojížděl jsem do Jihlavy dělat skladníka. “

T: „Potřebujete řidičské oprávnění k výkonu svého zaměstnání?“

O: „Ano.“

T: „Jak jste řešil(a) svoji situaci? (doprava do zaměstnání, nákupy, lékař)“

O: „Většinou přítelkyně, protože má takovou flexibilní časovou dobu, protože když bylo opravdu potřeba, tak jsme to nechávali po pátý hodině, když už měla volněj nebo dopoledne, když nemusela pracovat, tak lékaře. Co bylo třeba akutní, tak mě dělala nebo autobusy, vlaky. Já bydlím v Humpolci, takže tam jede vlak do Havlíčkova Brodu. Bydlím kousek od autobusovýho nádraží, takže jsem do Brodu jel hromadnou dopravou. Práci mám v Jihlavě, takže to nebyl takový problém. Těch autobusů v dopolední a v odpoledních hodinách je hodně. Takže to nebylo. Zase jsem se naučil jezdit autobusem a vlakem.“

T: „Kdo nebo co Vám nejvíce ve Vaší situaci pomohlo?“

O: „Nó, asi hlavně můj zaměstnavatel. Nemusel jsem odcházet, nemusel jsem řešit nějaký pracák nebo něco takovýho. Nechali mě tady pod tím a nejezdil jsem každý den, jen když bylo potřeba, tak jsem jel prostě na sklad, skládat ty kamiony nebo zaskladňovat materiál. A přítelkyně, když bylo potřeba, tak mě vozila. O víkendech ty autobusy nejsou, takže spíš ty víkendy, když bylo potřeba, tak musela někam jet.“

T: „Jaké změny u Vás po ztrátě řidičského oprávnění nastaly? (práce, rodina, škola, přátelé)“

O: „Asi nic. Na druhou stranu přítelkyně ta je ráda. Já jsem byl doma, protože jsem jezdil s kamionem. Byl jsem většinu času pryč. Takže teď jsem byl tři měsíce doma a odjel jsem ráno v šest do tý Jihlavy, ve tři jsem v pohodě přijel. Takovej normální život. Něco jinýho, když je člověk zvyklej na těch cestách, prostě.“

T: „Jak se změnil Váš postoj k dodržování dopravních předpisů?“

O: „Nó budu si muset dávat pozor. Jako řidič to dodržuju, protože v cizině tam se s váma taky nikdo moc nebaví. Navíc jezdím většinou Francii, tak anglicky umím trochu, německy se domluvím, ale francouzsky moc neumím, takže tam s nima ty zkušenosti dobrý nemám. Tam jsou docela přísný. Francouzi i Němci. Vono celkově

je to všude dost přísný, takže si na to dávám bacha, ale tohle jsem fakt byl nad něčím zamýšlenej. Přemejšlel jsem nad něčím a přehlídl jsem, tam byla sedmdesátka, padesátka a prostě v té obci jsem projel hodně rychle. Takhle to vzniklo. Jinak já si na tohle dávám bacha. “

T: „Absolvoval jste dopravně psychologické vyšetření. Popište svoji zkušenost.“

O: „*Já už jsem to teď dělal podruhý, protože jsem to musel dělat na kamion. Už jezdím osm let. Začínal jsem ve dvaceti. Tenkrát se to nějak měnilo, bylo mi dvacet nebo jednadvacet a museli to mít všichni. Když jsem byl ještě mladej, tak jsem měl jít ještě jednou, ale to už bylo jenom takový rychlý vyšetření. Ted' to bylo takový náročný. Sedělo nás tam víc, ale byl tam nějakej Ukrajinec od ICOMu, kterej nerozuměl ani slovo česky. Takže nějaká překladatelka. Já nemám rád, ruší mě to, když někdo šeptá. Ona mu našeptávala, radila. Pak tam přišel ještě nějaký starej pán a měl nějakou nemoc. Pani psycholožka to říkala, ale nevím. Hodinu a půl se to vysvětlovalo pro toho pána, což chápu. A pro toho Ukrajince. Takže jsme tam trávili hodinu a půl tím, že jsme seděli, než jsme začali. Tak jsem byl takovej rozhozenej. Tohle bylo od čtyř hodin, ted' už jsem taky, abych se dostal domů, autobus jel. Přítelkyně ta byla na školení, byla v Praze. Tak už jsem byl takovej naštvanej. Před tím jsem byl u pana doktora Sojky, ted' jsem byl v Jihlavě. Pani doktorka se pak omlouvala, že nevěděla, že to bude takhle. Bylo to takový nepříjemný. Seděli jsme v jedný místnosti, ten pán si tam vzal manželku, protože špatně viděl a byl starej, tak to předčítala jemu. Do toho ten Ukrajinec s překladatelkou. Nebylo to nic moc.“*

T: „Jaké máte nyní nejbližší plány do budoucna?“

O: „*Ani nevím. Budu pokračovat. Nejdřív zavolám na firmu a místo mě tam někdo je. Jak já jsem šel na toho skladníka. Tak od novýho roku dojedu na firmu, musíme se zase dohodnout, jak to bude. A od novýho roku už zase nastoupím a budu jezdit. Jinak jsme s tím nějak počítali, že když jsme vzali tu půlku a nechával jsem tam nějaký prodlevy na úřadech, než se to všechno vyřídí, tak jsem říkal, že od novýho roku nastoupím. Od novýho roku začnu normálně jezdit.“*

T: „Co byste poradil(a) ostatním, aby se jim nestalo to samé?“

O: „*Dávat bacha. Za volantem jak je člověk sám, tak furt přemejšlí nad něčím nebo zase doma starosti chvílema se zamyslí, prostě dávat bacha.“*

4.4 Výsledky výzkumu a jejich interpretace

Pan **Alois** je pětapadesátiletý řidič z povolání, který za 34 let držení řidičského oprávnění neměl žádný dopravní přestupek. Prvním jeho závažným porušením byl až přečin řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu, za který nemohl řídit motorová vozidla na dobu deseti měsíců. Se ztrátou řidičského oprávnění se vyrovnal po pracovní stránce dobře díky tomu, že ho zaměstnavatel na dobu jednoho roku přesunul na jinou práci. Po navrácení řidičského oprávnění ho opět zaměstná na původní pozici řidiče a autojeřábníka. Podle jeho vyjádření mu v této situaci nejvíce pomohl syn, který ho vozil. Dobré vztahy se synem mu tedy pomohly zvládnout tuto náročnou životní situaci. Protože bydlí ve městě, chodil většinou pěšky. Jeho postoj k dodržování dopravních předpisů se změnil, a to tak, že nyní bude určitě předpisy dodržovat, aby nedošlo k opakování. Dopravně psychologické vyšetření pro něj nebyl žádný problém.

Pan **Milan** je dvaatřicetiletý muž, momentálně nezaměstnaný. Řízení motorového vozidla však potřebuje pro výkon své výdělečné činnosti, neboť se živí jako likvidátor pozůstalostí, kdy se potřebuje přepravit na místo a odvézt věci z pozůstalosti za účelem prodeje. Za 14 let držení řidičského oprávnění je jeho evidenční karta plná závažných přestupků. Z tohoto důvodu se jeví jako velice problémový řidič. V minulosti mu byl uložen celkem tři krát zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel a dosáhl také 12 bodů v bodovém hodnocení. Již před třemi roky absolvoval dopravně psychologické vyšetření a přezkoušení z odborné způsobilosti pro navrácení řidičského oprávnění. V současné době řidičské oprávnění neměl po dobu čtrnácti měsíců, a to pro trestný čin řízení motorového vozidla pod vlivem návykové látky. Se ztrátou řidičského oprávnění se nyní vyrovnal tak, že si najímal řidiče a využíval svoji rodinu, která mu byla oporou. Jeho postoje k dodržování předpisů se po této zkušenosti nezměnily, neboť se domnívá, že dopravní předpisy dodržuje stále. Svůj trest za řízení pod vlivem návykové látky považuje za nespravedlivý, neboť dle svého vyjádření drogy neužívá, pozitivní výsledek na návykovou látku byl důsledkem užívání přírodních kapek, což se mu ovšem před soudem nepodařilo prokázat. Dopravně psychologické vyšetření, které absolvoval podruhé, bylo z jeho pohledu bezproblémové.

Pan **Radek**, kterému je čtyřicet čtyři let, pracuje ve stavebnictví jako pokrývač, tesař a zedník. Řídit motorová vozidla je pro něj důležité pro výkon jeho práce, neboť pracuje na stavbách a musí se tam dopravit, popřípadě převést materiál. Řidičské oprávnění vlastní teprve sedm let, ale jeho evidenční karta řidiče se plnila již předtím, než získal právo řídit motorová vozidla. Před udělením řidičského oprávnění mu byl celkem tři krát uložen trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel za závažné jednání v silniční dopravě. Další páchané přestupky svědčí o jeho neukázněnosti a tendenci nedodržovat dopravní předpisy, což vyústilo v uložení sankce zákazu řízení motorových vozidel, neboť se při dopravní nehodě se odmítl podrobit dechové zkoušce na alkohol a zároveň dosáhl 12 trestných bodů. Sociální dopady ztráty řidičského oprávnění u pana Radka byly hluboké, když mimo ztrátu řidičského oprávnění se přidala ztráta manželky, dcery a bydlení. Z pana Radka se stala na dobu šesti měsíců osoba bez domova, bez řádného přístřeší, kdy přespával v lesích, v karavanu bez topení. Dopravoval se především hromadnou dopravou (vlakem) a chodil pěšky. Práci na stavbách vykonával i bez řidičského oprávnění, ale pouze jako dělník, když dříve i kontroloval stavební práce a svázel stavební dělníky. K prohloubení jeho sociálních dopadů jistě přispělo dle jeho slov „zmlácení sousedů“, za které měl dostat podmíněný trest odnětí svobody a finanční problémy spojené s exekucemi. U pana Radka se jeví, že mu chybí sociální opora a pozitivní sociální vztahy, které by mu pomohly zvládnout obtížnou životní situaci, neboť sám uvádí, že mu nikdo v jeho situaci nepomohl, že chtěl vše zvládnout sám. Jeho postoje k dodržování dopravních předpisů se nezměnily. Sám tvrdí, že nikdy nic neprovedl, pouze připouští, že poslední přestupek – dopravní nehoda, kdy usnul za volantem, byl možná pod vlivem alkoholu. Jeho první reakce na ztrátu řidičského oprávnění nebyla dle jeho slov žádná. Dopravně psychologické vyšetření, které vnímá pozitivně, ukázalo, dle jeho slov, že má nadprůměrnou inteligenci.

Pan **Leoš** je nejmladší z respondentů. Je mu dvacet tři let, pracuje jako truhlář. Řidičské oprávnění však potřebuje i k výkonu svého zaměstnání, když potřebuje dovézt nějaký materiál. Řidičské oprávnění vlastní čtyři roky a za tu dobu má v evidenční kartě řidiče dva přestupky. Řidičské oprávnění neměl po dobu pěti měsíců, když při dopravní nehodě nedal přednost jinému vozidlu a bylo u něj zjištěno menší množství alkoholu. Problémem pro něj byla doprava do zaměstnání,

kteřou řešil, tak že jezdil veřejnou hromadnou dopravou a v létě na kole. V zaměstnání se musel domluvit, že pro materiál zajede někdo jiný. Nejvíce mu pomohla rodina a jeho přítelkyně. Dokonce na ztrátě řidičského oprávnění našel kladnou věc, a to, že může více chodit pěšky. Dříve jezdil všude autem, možná až zbytečně. Postoje k dodržování předpisů se u něj nezměnily. Předpisy dodržuje, ale přestupek se stal z neopatrnosti, kdy u něj byl prokázán zbytkový alkohol. Dopravně psychologické vyšetření pro něj znamenalo novou zkušenost.

Pan **Marek**, kterému je dvacet pět let, je bez zaměstnání. Řidičské oprávnění k výkonu svého zaměstnání nepotřebuje. Po ztrátě řidičského oprávnění v zaměstnání skončil, ale z důvodu, že ho práce nebavila. Řidičské oprávnění vlastní sedm let a za tu dobu má celkem čtyři přestupky v dopravě. Řídit motorová vozidla nesměl po dobu jedenácti měsíců za přestupek, kdy se při silniční kontrole po pozitivním testu na amphetamines a methamph odmítl podrobit lékařskému vyšetření. Dopravu řešil veřejnou hromadnou dopravou nebo ho vozili kamarádi. Ve své situaci si nejvíce pomohl sám a neuvádí žádnou oporu v sociálních vztazích. Jeho postoj k dodržování předpisů se změnil a svoji chybu jednání si uvědomuje. Sám přiznává, že užil látku THC a řídil motorové vozidlo. Dopravně psychologické vyšetření bylo pro něj spíše negativní a již by ho nechtěl znovu absolvovat.

Pan **Petr**, kterému je dvacet osm let, je řidičem kamionu. Řízení motorových vozidel je výkonem jeho povolání. Řidičské oprávnění má od svých osmnácti let a za tu dobu má v evidenční kartě řidiče čtyři přestupky v dopravě. Řidičské oprávnění neměl po dobu tří měsíců, a to za překročení nejvyšší povolené rychlosti v obci. Po tuto dobu ho zaměstnavatel převedl na jinou práci, kde nepotřebuje řídit motorová vozidla. Po navrácení řidičského oprávnění ho opět zaměstná jako řidiče kamionu. Pracoval jako skladník, kdy do zaměstnání dojížděl autobusem nebo vlakem. Nejvíce mu pomohl jeho zaměstnavatel, kdy mu umožnil změnit výkon práce a nemusel tak z firmy odcházet a hledat jinou práci a také jeho přítelkyně, která ho podporovala a vozila autem. Na ztrátě řidičského oprávnění vidí i pozitivní věc, kdy pracoval v pravidelném režimu a měl více času na osobní život. Jeho postoj k dodržování dopravních předpisů se změnil, předpisy jinak dodržuje, zvláště v cizině, kde jezdí. O řidičské oprávnění přišel kvůli svojí nepozornosti, kdy přehlédl dopravní značení a překročil rychlost v obci. Svého chybného jednání si je ale vědom. Dopravně psychologické vyšetření již absolvoval podruhé. Poprvé jako řidič nákladního

automobilu, kdy uvádí, že toto vyšetření bylo náročné a nepříjemné z důvodu rušivých elementů od druhých vyšetřovaných.

Aby mohly být data jednotlivých případových studií porovnány, jsou jednotlivá data kategorizována a zařazena do tabulky 3. Na základě komparace jednotlivých kategorií byly nalezeny shody a rozdíly mezi jednotlivými případovými studii.

Tabulka 3: Porovnání některých údajů respondentů

	Alois	Milan	Radek	Leoš	Marek	Petr
Věk	55 let	32 let	44 let	23 let	25 let	28 let
Povolání	Řidič	Bez zaměstnání	Stavební práce	Truhlář	Bez zaměstnání	Řidič
Doba bez řízení	10 měsíců	14 měsíců	14 měsíců	5 měsíců	11 měsíců	3 měsíce
Počet přestupků	1	8	10	2	4	4
V minulosti již bez řízení	Ne	Ano	Ano	Ne	Ne	Ne
Doba řízení	34 let	14 let	7 let	4 roky	7 let	12 let
Reakce na ztrátu řízení	Hrozná	Překvapení	Žádná	Hrozná	Zklamání	Špatná
Sociální opora	Ano, syn	Ano, přítelkyně, rodina, kamarádi	Ne, sám	Ano, přítelkyně, rodina	Ne, sám, kamarádi	Ano, přítelkyně
Změny práce, rodina, přátelé	Žádné	Žádné	Rozpad rodiny, ztráta bydlení	Žádné	Žádné	Žádné
Změna postoje	Ano, sankce ho poučila	Ne, vždy dodržoval	Ne, nikdy nic neprovedl	Ne, byla to neopatrnost	Ano, již to nechce opakovat	Ano, byla to nepozornost

Zdroj: vlastní šetření

Všichni respondenti jsou muži. Jsou ve věku 23 let, 25 let, 28 let, 32 let, 44 let a 55 let. 50% respondentů jsou mladí řidiči, u kterých nemusí být ještě vyžralý dopravní charakter a jak je v teoretické části (kapitola 1.3.2) uvedeno, mladí řidiči mají tendence k riskování a soutěživosti, vyšší impulzivitu, přeceňování svých

schopností, nižší předvídatost a sociální ohleduplnost. Dva z respondentů pracují jako řidiči z povolání a další tři potřebují řidičské oprávnění k výkonu své práce. Mezi respondenty nebyla žádná žena, neboť v časovém období záměrného výběru, si žádná řidička nepřišla požádat o vrácení řidičského oprávnění.

Řidiči, kteří již v minulosti byli bez řidičského oprávnění, neuváděli výraznou první reakci. Pan Milan byl pouze překvapený, když měl pozitivní test na přítomnost návykové látky. Pan Radek neudával žádnou reakci. Tito řidiči zažili zkušenost bez řízení vozidla a nastalá situace je již mnoho nezasáhla. Věděli, co mohou očekávat, a že nastalou situaci umí překonat. Naopak ti řidiči, kteří ztratili řidičské oprávnění poprvé, udávali svoje první reakce silně negativní. Nikdy tuto zkušenost před tím neměli a nevěděli, co je čeká a jak situaci zvládnou.

„Hrozná. Tejden jsem snad nic nejedl. Staženej úplně. No..., špatný.“ (Alois)

„První reakce byla hrozná. Vůbec jsem si to nedokázal představit, protože od doby co jsem měl řidičský průkaz, tak jsem všude jezdil autem. Bylo to takový nepředstavitelný pro mě a postupem času jsem se tím musel nějak srovnat, ale dalo se to nějak vyřešit.“ (Leoš)

„Zklamání. Tak jsem si uvědomil, že jsem blbej. Udělal jsem něco, co jsem neměl. Musel jsem jezdit autobusem. Člověk si to příště rozmyslí. Byl jsem zklamanej a věděl jsem, že s tím nic neudělám.“ (Marek)

„Nó. První byla hodně špatná díky tomu, že mě to vlastně živí. Když si vezmete dopad toho, že platíte byt a auto a všechno možný, domácnost. To člověku zatrne hodně, ale naštěstí se ke mně zachovali zaměstnavatelé dobře, protože jsem teď osm let u stejné firmy...“ (Petr)

Většina řidičů neudává žádné změny v zaměstnání, rodině či úbytek přátel zapříčiněné ztrátou řidičského oprávnění. Udává pouze problémy s mobilitou, kterou řeší buď chůzí pěšky, jízdou na kole, využíváním hromadné dopravy, placením si řidiče, přepravováním rodinnými příslušníky, partnery či kamarády. Rozdílnou informaci uvedl pouze jeden řidič pan Radek, kterému se v době bez řidičského oprávnění rozpadla rodina, a zároveň přišel o bydlení. S rozhovoru s ním však vyplynulo, že tyto sociální změny byly zapříčiněny i dalšími faktory v jeho životě. Udává dluhy, které jsou exekučně vymáhány a podmíněný trest za napadení.

Je otázkou, do jaké míry se na jeho životní situaci podílela ztráta řidičského oprávnění nebo jestli ztráta řidičského oprávnění není následkem jeho jiných problémů v životě. Pan Radek je celkově nespokojený a plánuje opustit Českou republiku.

Pomoc v rodině, u partnerek či přátel našli řidiči pan Alois, pan Milan, pan Leoš a pan Petr. Svoji situaci zvládali lépe, protože pokud nemohli nebo nechtěli využít jiný druh dostupné dopravy, požádali o přepravu někoho v rodině či přátele. Naopak řidiči pan Radek a pan Marek neudávali žádnou sociální oporu. U pana Radka nastaly v životě negativní změny spočívající ve ztrátě rodiny a bydlení. Pan Marek, který je nezaměstnaný, skončil v zaměstnání z důvodu, že ho práce nebavila, připouští, že ho občas vozili kamarádi.

Odpověď na výzkumnou otázku. Jak se se ztrátou řidičského oprávnění vyrovnávají jedinci, zvláště když jsou na řízení motorových vozidel závislí?

Pro všechny řidiče ztráta řidičského oprávnění představovala zátěžovou situaci, se kterou se museli individuálním způsobem vyrovnat. Nejdramatičtěji se však se ztrátou řidičského oprávnění vyrovnával pan Radek, kterému se ke ztrátě řidičského oprávnění přidala ztráta manželky, dcery a bydlení, která však byla zapříčiněna dalšími aspekty jeho života. Nikdo z respondentů nepřišel z důvodu ztráty řidičského oprávnění o svoje zaměstnání. Pouze pan Marek skončil v zaměstnání, ale z důvodu, že ho jeho práce nebavila. U obou řidičů z povolání našel jejich zaměstnavatel pro ně náhradní práci a po vrácení řidičského oprávnění budou pracovat opět jak řidiči. Respondenti svoji mobilitu zajišťovali dle svých možností, veřejnou hromadnou dopravou, na kole, pěšky, placením řidiče, vozil je někdo z rodiny či přátel. Nejvíce jim v jejich situaci pomohla jejich rodina, partnerky, kamarádi, ale také jejich zaměstnavatelé, kdy jim umožnili přesun na jinou práci v případě pana Aloise a pana Petra. Jak vyplývá z odpovědí respondentů, kvalitní síť pozitivních vztahů jim pomohla tuto zátěžovou situaci lépe zvládnout.

Jak vyplynulo z teoretické části této práce (kapitola 3.5), u některých řidičů represivní opatření jako je ukládání pokut, trestů, přidělování bodů, popřípadě odebrání řidičského oprávnění, nevede ke změně nežádoucího postoje v dodržování dopravních předpisů. Také naše respondenty můžeme rozdělit podle změny postojů k dodržování předpisů do kategorií.

Alois, Marek a Petr. Tito řidiči změnili svůj postoj po udělené sankci ztráty řidičského oprávnění a svého protiprávního jednání litují a nechtějí ho již v budoucnu opakovat.

„Sto procentně. Kdo je trošku rozumnej, tak ho tohle musí vyléčit.“ (Alois)

„Uřčitě. Budu si dávat větší majzl a nebudu dělat takový kraviny.“ (Marek)

„Nó budu si muset dávat pozor. Jako řidič to dodržuju, protože v cizině tam se s váma taky nikdo moc nebaví...“ (Petr)

Leoš. Tento řidič svůj postoj nezměnil, ale své protiprávní jednání si uvědomuje a dopravní předpisy chce dodržovat. Vinu za protiprávní jednání přičítá své neopatrnosti.

„Já si myslím, že jsem pořád stejnej, že v tu chvíli jsem to na sobě vůbec nepociťoval a můj případ je takovej, že bych bezprostředně před jízdou si alkohol nedal. Bylo to spíš z mojí neopatrnosti, že jsem si před jízdou nedejchnul nebo tak.“ (Leoš)

Milan a Radek. Tito řidiči svůj postoj nezměnili a svoje protiprávní jednání si nechtějí připustit nebo ho bagatelizují. Uvádějí, že dopravní předpisy dodržují, ale jejich evidenční karty jsou plné závažných přestupků, což vypovídá o nedostatku jejich kázně nebo neochotě k dodržování dopravních předpisů.

„Je to furt to samý. Já jsem nikdy nic neprovedl. Já jsem vlastně poprvý v životě, dá se říct, jel zchlastanej. Ono to nebylo. Já jsem spal, ale možná tam zbytkáč byl, to mi nezjistili. Kvůli tomu to bylo jenom.“ (Radek)

„To jako budu pořád stejně dodržovat.“ (Milan)

Závěrem šest rad od respondentů pro ostatní řidiče, aby se vyhnuli nepříjemné zkušenosti ztrátě řidičského oprávnění:

„Ať to nedělají nebo je to bude mrzet jako mě.“ (Alois)

„Jako já nevím, zjistit si, co člověk užívá za léky a jestli obsahují nějakou směs, která může ovlivnit...“ (Milan)

„Aby tady ten řidičák odevzdali na dva měsíce a zkusili si to. To je poučí. Pak by se v těch autech chovali jinak...“ (Radek)

„Tak u mě se to stalo s tím alkoholem. Asi si koupit alkoholometr a vždycky si dejchnout, což už jsem udělal, takže teďka budu připravenej. Už jsem se z toho poučil a vždycky před jízdou si dejchnu, aby se mi tu už neopakovalo, už se mi to nestalo.“
(Leoš)

„Dodržovat předpisy a chovat se tak jak maj.“ (Marek)

„Dávat bacha. Za volantem jak je člověk sám, tak furt přemejšlí nad něčím nebo zase doma starosti chvílema se zamyslí, prostě dávat bacha.“ (Petr)

Závěr

V současné době je pro člověka důležitá mobilita. Ke své přepravě jedinec využívá různých dopravních prostředků. Pokud chce řídit motorové vozidlo, musí mít proto ve svém držení řidičské oprávnění. Udělení a držení řidičského oprávnění by mělo zajistit, aby se na silnicích pohybovali řidiči, kteří ovládají svoje vozidla a znají pravidla silničního provozu. S fenoménem automobilismu je spojen nárůst dopravních nehod, při kterých dochází k usmrcení či zranění lidí a ke hmotným škodám na majetku. Cílem společnosti je, aby na silnicích umíralo nebo bylo zraněno co nejméně lidí a vznikly co nejmenší majetkové škody. Příčiny dopravních nehod často souvisí s neadekvátním chováním řidičů, a proto v rámci represivních a preventivních opatření dochází k odebrání práva řídit motorová vozidla.

Cílem této bakalářské práce bylo zmapovat sociální dopady a jejich řešení při ztrátě řidičského oprávnění. Jak se se ztrátou řidičského oprávnění vyrovnávají jedinci, zvláště když jsou na řízení závislí? A jak se změnil po prožití této zkušenosti jejich postoj k dodržování dopravních předpisů? Na základě výzkumného šetření, na které byla použita kvalitativní metoda, bylo popsáno šest případových studií. Šest řidičů, kteří přišli o řidičské oprávnění v důsledku svého protiprávního jednání. Jak vyplynulo z rozhovorů, řidiči svoji náročnou životní situaci zvládli lépe, když měli pozitivní sociální vztahy, ať to byla rodina, přátelé nebo zaměstnavatel. Řidiči svoji mobilitu zajišťovali vlaky, autobusy, placením si řidiče, jízdou na kole a chůzí pěšky. Nikdo z respondentů z důvodu ztráty řidičského oprávnění nepřišel o svoje zaměstnání, ani respondenti, kteří pracují jako řidiči z povolání, kdy je zaměstnavatel převedl na jiný druh práce. Na základě výsledků šetření je možné konstatovat, že sociální dopady při ztrátě řidičského oprávnění nejsou výrazné, a to ani u řidičů z povolání. Pokud řidič nemá problémy v jiných aspektech svého života, ztráta řidičského oprávnění u něj neznamena újmu, která by měla za následek ztrátu zaměstnání, rozpad rodiny nebo úbytek přátel. Ztráta řidičského oprávnění u něj představuje zátěžovou situaci, když nemůže využívat motorového vozidla jako řidič a být ve své přepravě nezávislý. Individuální mobilitu je nucen si zajistit jinými způsoby. Pokud řidič má pozitivní sociální vztahy a sociální oporu, zvládne tuto zátěžovou situaci lépe.

Změny postojů v dodržování dopravních předpisů byly analyzovány s úředními daty, které se evidují o řidiči, jako jsou počty a druhy již dříve spáchaných přestupků v dopravě. Z výsledku kategorizace a třídění dat je možné soudit, že někteří řidiči změnilí svůj postoj po odebrání řidičského oprávnění, svého protiprávního jednání litují a v budoucnu ho již nechtějí opakovat. Někteří řidiči svůj postoj nezměnili a svoje protiprávní jednání si nechtějí připustit nebo ho bagatelizují. Uvádějí, že dopravní předpisy dodržují, ale jejich evidenční karty jsou plné závažných přestupků, což vypovídá o nedostatku jejich kázně nebo neochotě k dodržování dopravních předpisů. Podle mého názoru by takovými řidičům měl být pro navrácení řidičského oprávnění zákonem nařízen specializovaný rehabilitační kurz, který by pomohl změnit jejich postoje k dodržování dopravních předpisů, tak jak slibují odborníci z projektu REPADO (viz kapitola 3.5). Protože bylo použito kvalitativní zkoumání, není možné závěry výzkumu zobecňovat, ale tato práce může sloužit například jako zdroj hypotéz pro kvantitativní zkoumání. Ze získaných informací vyvstala hypotéza, že čím má řidič méně pozitivních sociálních vztahů, tím má negativnější sociální dopady při ztrátě řidičského oprávnění. Zajímavé by bylo i porovnání dat s výzkumným souborem u řidičů, kteří ač jim již uplynul trest či uplynula sankce zákazu činnosti, si o vrácení řidičského oprávnění nepožádali.

Ztrátu řidičského oprávnění není možné adekvátně ničím nahradit, proto je nejlepší cesta prevence a terapie, tak aby docházelo co nejméně k porušování dopravních předpisů, a tím následně ke ztrátě řidičského oprávnění.

Seznam použité literatury a dalších zdrojů:

a) monografie:

BUŠTA, Pavel, 2013. *Zákon o silničním provozu s komentářem: (ve znění 37 novel)*. Praha: Venice Music Production, 304 s. ISBN 978-80-904270-4-4.

HAVLÍK, Karel, 2005. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Vyd. 1. Praha: Portál, 223 s. ISBN 80-717-8542-3.

HENDL, Jan, 2005. *Kvalitativní výzkum: základní metody a aplikace*. Vyd. 1. Praha: Portál, 407 s. Edice pedagogické literatury. ISBN 80-736-7040-2.

KOŘÁN, Martin, 2013. Doprava v současném světě. In: ŠUCHA, Matúš. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Vyd. 1. Praha: Grada, s. 10-16. Psyché (Grada). ISBN 978-80-247-4113-0.

LISÁ, Zuzana, 2011. *Agresivita na silnicích, aneb, Proč se za volantem chováme jinak?*. Vyd. 1. Praha: Wolters Kluwer ČR, xii, 131 s. Právní monografie (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7357-615-8.

MATOUŠEK, Oldřich, 2008. *Slovník sociální práce: základní metody a aplikace*. Vyd. 2., přeprac. Praha: Portál, 271 s. Edice pedagogické literatury. ISBN 978-80-7367-368-0.

PRŮCHA, Jan, Jiří MAREŠ a Eliška WALTEROVÁ, 2003. *J. Pedagogický slovník*. 4. aktualiz. vyd. Praha: Portál, 322 s. ISBN 80-7178-772-8.

REHNOVÁ, Vlasta a Dana ČERNOCHOVÁ, 2013. Rizikové skupiny řidičů a jejich rehabilitace. In: ŠUCHA, Matúš. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Vyd. 1. Praha: Grada, 143-161. Psyché (Grada). ISBN 978-80-247-4113-0.

ŘEZÁČ, Jaroslav, 1998. *Sociální psychologie*. Brno: Paido, 268 s. Edice pedagogické literatury. ISBN 80-859-3148-6.

ŠOLCOVÁ, Iva, 2009. *Vývoj resilience v dětství a dospělosti*. Vyd. 1. Praha: Grada, 102 s. Psyché (Grada). ISBN 978-80-247-2947-3.

ŠTEMBERK, Jan, 2008. *Automobilista v zajetí reality: vývoj pravidel silničního provozu v českých zemích v první polovině 20. století*. Vyd. 1. V Praze: Karolinum, 172 s. ISBN 978-80-246-1461-8.

ŠTIKAR, Jiří, Jiří HOSKOVEC a Jana ŠMOLÍKOVÁ, 2007. *Bezpečná mobilita ve stáří*. Vyd. 1. Praha: Karolinum, 135 s. ISBN 978-80-246-1339-0.

ŠTIKAR, Jiří, Jiří HOSKOVEC a Jana ŠTIKAROVÁ, 2003. *Psychologie v dopravě*. 1. vyd. Praha: Karolinum, 275 s. Učební texty Univerzity Karlovy v Praze. ISBN 80-246-0606-2.

ZÁMEČNÍK, Petr, 2013. Současný stav rehabilitačních programů v České republice. In: KONEČNÝ, Jaroslav (ed.). *Dopravní nehodovost a rizikové chování řidičů motorových vozidel: sborník příspěvků z mezinárodní konference*. 1. vyd. Praha: Vyšší policejní škola Ministerstva vnitra v Praze, s. 135-143. ISBN 978-80-260-5466-5.

ZURYNEK, Josef, Lubomír ZELENÝ a Michal MERVART, 2008. *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. Vyd. 1. Praha: ASPI, 255 s. ISBN 978-80-7357-335-5.

b) internetové zdroje:

BODOVÝ SYSTÉM – NEJEN PRO VYBODOVANÉ ŘIDIČE. Vše o bodovém systému nejen pro vybodované řidiče [online]. © 2011-2015 [cit. 2015-08-28].

Dostupné z: <http://www.12bodu.cz/skoleni-bezpecne-jizdy.html>

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, v. v. i., © 2015 [cit. 2015-09-10].

Dostupné z: <http://www.cdv.cz/tisk/muzeme-zmenit-chovani-ridicu-hrisniku-a-usetrit-tak-zivoty-nevinnych-lidi/>

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD [online]. ČSÚ [cit. 2015-08-03]. Dostupné z:

http://www.czso.cz/csu/czso/13-1127-04-sldb_2001-

[1__vyvoj_dojizdky_jako_formy_prostorove_mobility_v_cr](http://www.czso.cz/csu/czso/13-1127-04-sldb_2001-1__vyvoj_dojizdky_jako_formy_prostorove_mobility_v_cr)

BESIP. Mladí řidiči a řidiči s krátkou praxí zavíní nejvíce nehod. *BESIP Ministerstvo dopravy*. [on-line]. cit. [2015-10-13]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/pro-media/aktuality/133-mladi-ridici-a-ridici-s-kratkou-praxi-zavini-nejvice-nehod>

MINISTERSTVO DOPRAVY, *Ministerstvo dopravy* [online]. © 2006 Ministerstvo dopravy [cit. 2015-08-26]. Dostupné z:

http://www.mdcz.cz/cs/Statistika_dopravy/default.htm

PARLAMENT ČESKÉ REPUBLIKY, Sněmovní tisk 833. *Parlament České republiky* [online]. © 1995-2013, Parlament České republiky, Kancelář Poslanecké sněmovny [cit. 2015-08-27]. Dostupné z:

<http://www.psp.cz/sqw/historie.sqw?o=4&t=833>

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY, *Policie České republiky* [online]. © 2015 Policie ČR [cit. 2016-02-20]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>

KRAJ VYSOČINA. Dopravní plán. *Kraj Vysočina*. [on-line]. cit. [2015-11-16].

Dostupné z: [http://m.kr-](http://m.kr-vysocina.cz/vismo5/dokumenty2.asp?id_org=450008&id=4040364&n=dopravni-plan&p1=28972)

[vysocina.cz/vismo5/dokumenty2.asp?id_org=450008&id=4040364&n=dopravni-plan&p1=28972](http://m.kr-vysocina.cz/vismo5/dokumenty2.asp?id_org=450008&id=4040364&n=dopravni-plan&p1=28972)

c) legislativní dokumenty:

ČSFR. 1990. Zákon č. 200 ze dne 17. května 1990, o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České a Slovenské federativní republiky*. částka 35, s. 810-826. ISSN 1211-1244. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/>

ČESKO. 2000. Zákon č. 247 ze dne 30. června 2000, o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. částka 73, s. 3528-3548. ISSN 1211-1244. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/>

ČESKO. 2000. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000, o provozu na pozemních komunikacích a změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. částka 98, s. 4570-4615. ISSN 1211-1244. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/>

ČESKO. 2008. Vyhláška č. 156 ze dne 7. května 2008, o zdokonalování odborné způsobilosti řidičů a změně vyhlášky č. 167/2002 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových

vozidel a o změnách některých zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky*, částka 48, s. 1994-2016. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/>

ČESKO. 2008. Zákon č. 300 ze dne 17. července 2008, o elektronických úkonech a autorizované konverzi dokumentů (o datových schránkách). In: *Sbírka zákonů České republiky*, částka 98, s. 4491-4500. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/>

ČESKO. 2009. Zákon č. 40 ze dne 9. února 2009, trestní zákoník. In: *Sbírka zákonů České republiky*, částka 11, s. 354-461. ISSN 1211-1244. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/>

ČESKO. 2010. Zákon č. 194 ze dne 20. května 2010, o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky*, částka 65, s. 2210-2221. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/>

d) grafy

Graf 1: POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY. *Vývoj následků nehod v ČR trend od roku 1961*. [online]. © 2015 Policie ČR [cit. 2015-08-25] Dostupné z: [http://file:///C:/Users/Zden%C4%9Bk/Downloads/P%C5%99ehled_nehodovosti_za_rok_2014%20\(1\).pdf](http://file:///C:/Users/Zden%C4%9Bk/Downloads/P%C5%99ehled_nehodovosti_za_rok_2014%20(1).pdf)

Graf 2: MINISTERSTVO DOPRAVY. *Absolutní počty bodovaných řidičů – srovnání dle pohlaví*. [online]. © 2006 Ministerstvo dopravy [cit. 2015-08-26]. Dostupné z: http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/8BB0A1F0-FC62-4907-A3B1-DF238F86CF44/0/1503_BR.pdf

Graf 3: MINISTERSTVO DOPRAVY. *Počty proškolených řidičů dle stavu bodového konta před školením*. [online]. © 2006 Ministerstvo dopravy [cit. 2015-08-26]. Dostupné z: http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/8BB0A1F0-FC62-4907-A3B1-DF238F86CF44/0/1503_BR.pdf

Seznam grafů a tabulek

Seznam grafů

Graf 1: Vývoj následků nehod v ČR trend od roku 1961	13
Graf 2: Absolutní počty bodovaných řidičů – srovnání dle pohlaví	17
Graf 3: Počty proškolených řidičů dle stavu bodového konta před školením	34

Seznam tabulek

Tabulka 1: Základní ukazatele nehodovosti	12
Tabulka 2: Skupiny osobností zjištěných mezi řidiči	19
Tabulka 3: Porovnání některých údajů respondentů	58

Seznam příloh

Příloha A: Přehled přestupkového jednání, za které se uloží sankce zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel

Příloha B: Trestné činy v provozu na pozemních komunikacích. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů

Příloha C: Přehled jednání spočívajících v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání

Příloha A: Přehled přestupkového jednání, za které se uloží sankce zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel

Délka zákazu činnosti	Přestupkové jednání	Ustanovení zákona č. 361/2000 Sb.
12 – 24 měsíců	Řídí vozidlo nebo jede na zvířeti ve stavu vylučující způsobilost, který si přivodila požitím alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky.	125c odst. 1 písm. c)
	Se přes výzvu podle § 5 odst. 1 písm. f) a g) odmítne podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti nebyla ovlivněna alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoliv takové vyšetření není spojeno s nebezpečím pro její zdraví.	125c odst. 1 písm. d)
	Řídí motorové vozidlo a v rozporu s § 3 odst. 3 písm. a) není držitelem příslušného řidičského oprávnění podle § 81.	125c odst. 1 písm. e) bod 1
	Řídí motorové vozidlo a pozbyla jako řidič, který je držitelem řidičského průkazu Evropské unie, řidičského průkazu vydaného cizím státem nebo mezinárodního řidičského průkazu vydaného cizím státem, právo k řízení motorového vozidla na území ČR podle § 125c odst. 7.	125c odst. 1 písm. e) bod 5
6 – 12 měsíců	Řídí vozidlo v rozporu s § 5 odst. 2 písm. b) řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití návykové látky, po kterou je ještě pod jejich vlivem.	125c odst. 1 písm. b)
	Jako učitel autoškoly tím, že v provozu na pozemních komunikacích v rozporu s § 8a odst. 1 písm. a) požije alkoholický nápoj nebo užije návykovou látku během provádění výcviku ve výcvikovém vozidle.	125c odst. 3 písm. a)

<p>Jako učitel autoškoly tím, že v provozu na pozemních komunikacích v rozporu s § 8a odst. 1 písm. b) provádí výcvik ve výcvikovém vozidle bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití návykové látky, kdy by ještě mohl být pod jejich vlivem.</p>	<p>125c odst. 3 písm. b)</p>
<p>Jako učitel autoškoly tím, že v provozu na pozemních komunikacích v rozporu s § 8a odst. 1 písm. c) provádí výcvik ve výcvikovém vozidle, jestliže je jeho schopnost k vykonání učitele autoškoly snížena v důsledku jeho zdravotního stavu.</p>	<p>125c odst. 3 písm. c)</p>
<p>Jako učitel autoškoly tím, že v provozu na pozemních komunikacích se přes výzvu dle § 8a odst. 2 písm. a) a b) odmítne podrobit vyšetření, zda při provádění výcviku nebyl ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoliv takové vyšetření není spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví.</p>	<p>125c odst. 3 písm. d)</p>
<p>Řídí vozidlo, na němž v rozporu s jiným právním předpisem není umístěna registrační značka nebo je umístěna tabulka registrační značky, která nebyla vozidlu přidělena.</p>	<p>125c odst. 1 písm. a) bod 1</p>
<p>Řídí vozidlo, jehož tabulka registrační značky je zakryta, nečitelná nebo upravena anebo umístěna tak, že je znemožněna nebo podstatně ztížena její čitelnost.</p>	<p>125c odst. 1 písm. a) bod 2</p>
<p>Řídí vozidlo, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích.</p>	<p>125c odst. 1 písm. a) bod 3</p>
<p>Řídí motorové vozidlo a byl jí zadržen řidičský průkaz podle § 118b odst. 1.</p>	<p>125c odst. 1 písm. e) bod 2</p>

	Řídí motorové vozidlo a není držitelem platného průkazu profesní způsobilosti řidiče nebo záznamu o profesní způsobilosti řidiče v řidičském průkazu.	125c odst. 1 písm. e) bod 3
	Řídí motorové vozidlo a není držitelem platného posudku o zdravotní způsobilosti.	125c odst. 1 písm. e) bod 4
	Při řízení vozidla překročí nejvyšší km/h a více nebo mimo obec o 50 km/ha více.	125c odst. 1 písm. f) bod 2
	Při řízení vozidla předjíždí vozidlo v případech, kdy je to obecnou, místní nebo přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích zakázáno.	125c odst. 1 písm. f) bod 7
	Při řízení vozidla v provozu v provozu na dálnici nebo na silnici pro motorová vozidla se otáčí, jede v protisměru nebo couvá v místě, kde to není dovoleno podle § 36 odst. 1 písm. b).	125c odst. 1 písm. f) bod 10
1 – 6 měsíců tomu, kdo spáchal přestupek v období dvanácti po sobě jdoucích kalendářních měsíců dvakrát a více krát	Při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 20 km/h a více nebo mimo obec o 30 km/h a více.	125c odst. 1 písm. f) bod 3
	Při řízení vozidla v rozporu s § 4 písm. b) a c) nezastaví vozidlo na signál, který jí přikazuje zastavit vozidlo nebo na pokyn „Stůj“ daný při řízení nebo usměrňování provozu na pozemních komunikacích osobou k tomu oprávněnou.	125c odst. 1 písm. f) bod 5
	Při řízení vozidla v rozporu s § 5 odst. 2 písm. f) neumožní chodci na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejití vozovky nebo nezastaví vozidlo před přechodem pro chodce v případech, kdy je povinna tak učinit, nebo ohrozí chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou odbočuje, nebo v rozporu s § 5 odst. 2 písm. g) ohrozí chodce při	125c odst. 1 písm. f) bod 6

	odbočování na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání	
	Při řízení vozidla nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinna dát přednost v jízdě	125c odst. 1 písm. f) bod 8
	Při řízení vozidla v rozporu s § 29 odst. 1 vjíždí na železniční přejezd v případech, kdy je to zakázáno	125c odst. 1 písm. f) bod 9
	V rozporu s § 43 poruší omezení jízdy některých vozidel	125c odst. 1 písm. g)
	Při dopravní nehodě v rozporu s § 47 odst. 2 písm. a) neprodleně nezastaví vozidlo	125c odst. 1 písm. i) bod 1
	Při dopravní nehodě v rozporu s § 47 odst. 3 písm. b) neohlásí dopravní nehodu policistovi	125c odst. 1 písm. i) bod 2
	Při dopravní nehodě v rozporu s § 47 odst. 3 písm. f) neprokáže totožnost ostatním účastníkům nehody včetně sdělení údajů o vozidle, které mělo účast na dopravní nehodě	125c odst. 1 písm. i) bod 3
	Při dopravní nehodě v rozporu s § 47 odst. 4 písm. c) nedovoleně opustí místo dopravní nehody nebo se neprodleně nevrátí na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní nehody	125c odst. 1 písm. i) bod 4
Ostatní přestupky na úseku dopravy a silničního hospodářství 6-12 měsíců	Přestupku se dopustí ten, kdo nesplní povinnost uloženou správním orgánem ke zdolání mimořádně naléhavých přepravních potřeb.	23 odst. 1 písm. b) z. č. 200/1990 Sb.
	Přestupku se dopustí ten, kdo poruší povinnost stanovenou zvláštním právním předpisem pro dopravu nebo přepravu nebezpečných věcí	23 odst. 1 písm. d) z.č. 200/1990 Sb.
	Jako řidič vozidla při kontrole není držitelem dokladů, předložil neplatný doklad nebo nepředložil doklady požadované zvláštním právním předpisem, nevede stanoveným způsobem záznam o době řízení,	23 odst. 1 písm. f) z.č. 200/1990 Sb.

bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, záznam o provozu vozidla nebo nedodrží stanovené doby řízení, bezpečnostních přestávek a době odpočinku, nepředložil záznam o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku nebo záznam o provozu vozidla požadovaných zvláštním právním předpisem

Zdroj: zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů

Příloha B: Trestné činy v provozu na pozemních komunikacích. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů

Maření výkonu úředního rozhodnutí

§ 337 odst. 1 písm. a). Kdo maří nebo podstatně ztěžuje výkon rozhodnutí soudu nebo jiného orgánu veřejné moci tím, že vykonává činnost, která mu byla takovým rozhodnutím zakázána nebo pro kterou mu bylo odňato příslušné oprávnění podle jiného právního předpisu nebo pro kterou takové oprávnění pozbyl, bude potrestán odnětím svobody až na tři léta.

Ohrožení pod vlivem návykové látky

§ 274 odst. 1. Kdo vykonává ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky, zaměstnání nebo jinou činnost, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti.

§ 274 odst. 2. Odnětím svobody na šest měsíců až tři léta, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti bude pachatel potrestán,

a) způsobí-li činem uvedeným v odstavci 1 havárii, dopravní nebo jinou nehodu, jinému ublížení na zdraví nebo větší škodu na cizím majetku nebo jiný závažný následek,

b) spáchá-li takový čin při výkonu zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých je vliv návykové látky zvláště nebezpečný, zejména řídí-li hromadný dopravní prostředek, nebo

c) byl-li za takový čin v posledních dvou letech odsouzen nebo z výkonu trestu odnětí svobody uloženého za takový čin propuštěn.

Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti

§ 147 odst. 1. Kdo jinému z nedbalosti způsobí těžkou újmu na zdraví, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta nebo zákazem činnosti.

§ 174 odst. 2. Odnětím svobody na šest měsíců až čtyři léta nebo peněžitým trestem bude pachatel potrestán, spáchá-li čin uvedený v odstavci 1 proto, že porušil důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona.

§ 147 odst. 3. Kdo z nedbalosti způsobí těžkou újmu na zdraví nejméně dvou osob proto, že hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony, bude potrestán odnětím svobody na dvě léta až osm let

Ublížení na zdraví z nedbalosti

§ 148 odst. 1. Kdo jinému z nedbalosti ublíží na zdraví tím, že poruší důležitou povinnost vyplývající z jeho zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uloženou mu podle zákona, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok nebo zákazem činnosti.

§ 148 odst. 2. Kdo z nedbalosti způsobí ublížení na zdraví nejméně dvou osob proto, že hrubě porušil zákony o ochraně životního prostředí nebo zákony o bezpečnosti práce nebo dopravy anebo hygienické zákony, bude potrestán odnětím svobody až na tři léta.

Neposkytnutí pomoci

§ 150 odst. 1. Kdo osobě, která je v nebezpečí smrti nebo jeví známky vážné poruchy zdraví nebo jiného vážného onemocnění, neposkytne potřebnou pomoc, ač tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta.

§ 150 odst. 2. Kdo osobě, která je v nebezpečí smrti nebo jeví známky vážné poruchy zdraví nebo vážného onemocnění, neposkytne potřebnou pomoc, ač je podle povahy svého zaměstnání povinen takovou pomoc poskytnout, bude potrestán odnětím svobody až na tři léta nebo zákazem činnosti.

Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku

§ 151. Řidič dopravního prostředku, který po dopravní nehodě, na níž měl účast, neposkytne osobě, která při nehodě utrpěla újmu na zdraví, potřebnou pomoc, ač tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného, bude potrestán odnětím svobody až na pět let nebo zákazem činnosti.

Zdroj: zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

Příloha C: Přehled jednání spočívajících v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za tato jednání

(platné od 1. 8. 2011)

Porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích	Počet bodů
řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholu nebo v takové době po požití alkoholu, po kterou je řidič ještě pod jeho vlivem, je-li zjištěný obsah alkoholu u řidiče vyšší než 0,3 promile, nebo řízení vozidla bezprostředně po užití jiné návykové látky nebo v takové době po užití jiné návykové látky, po kterou je řidič ještě pod jejím vlivem	7
odmítnutí řidiče podrobit se vyšetření podle jiného právního předpisu ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoli to nebylo spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví	7
způsobení dopravní nehody porušením povinnosti řidiče, při které došlo k usmrcení nebo k těžké újmě na zdraví jiné osoby	7
neprodlené nezastavení vozidla účastníka dopravní nehody nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo neprodlené nevrácení se na místo dopravní nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci	7
při jízdě na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla otáčení se nebo jízda v protisměru nebo couvání v místě, kde to není dovoleno	7
vjíždění na železniční přejezd v případech, ve kterých je to zakázáno	7
neposkytnutí účinné pomoci (první pomoc a přivolání záchranných složek) účastníkem silničního provozu, který není účastníkem dopravní nehody při nehodě s evidentním poškozením zdraví nebo ohrožením života	7
předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to zákonem zakázáno	7
řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržen řidičský průkaz	7
řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích	5
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 40 km.h ⁻¹ a více v obci nebo o 50 km.h ⁻¹ a více mimo obec	5
nezastavení vozidla na signál, který příkazuje řidiči zastavit vozidlo, nebo nezastavení vozidla na pokyn "Stůj" daný při řízení provozu na pozemních komunikacích osobou oprávněnou k řízení tohoto provozu	5
ohrožení jiného řidiče při přejíždění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého	5

ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání	5
při řízení vozidla ohrožení chodce na přechodu a neumožnění nerušeného a bezpečného přejití vozovky	4
nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě	4
překročení maximální doby řízení vozidla nebo nedodržení minimální doby odpočinku o 20 % a více nebo nedodržení bezpečnostní přestávky o 33 % a více podle jiných právních předpisů	4
řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění	4
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 20 km.h ⁻¹ a více v obci nebo o 30 km.h ⁻¹ a více mimo obec	3
nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit	3
překročení povolených hodnot stanovených jiným právním předpisem při kontrolním vážení vozidla podle jiného právního předpisu	3
řízení motorového vozidla bez držení platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče	3
porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu	3
neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil	2
překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o více než 5 km.h ⁻¹ a méně než 20 km.h ⁻¹ v obci nebo o více než 10 km.h ⁻¹ a méně než 30 km.h ⁻¹ mimo obec	2
držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla	2

Zdroj: zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů