

Sociální aspekty edukačního procesu v autoškolách

Bc. Aleš Lakota

Diplomová práce
2013



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta humanitních studií


INSTITUT
MEZIOBOROVÝCH STUDIÍ BRNO

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Institut mezioborových studií Brno
akademický rok: 2011/2012

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Aleš LAKOTA**
Osobní číslo: **H118477**
Studijní program: **N 7507 Specializace v pedagogice**
Studijní obor: **Sociální pedagogika**

Téma práce: **Sociální aspekty edukačního procesu v autoškolách**

Zásady pro vypracování:

Zadané a zvolené téma bude zpracováno podle pokynů obsažených v materiálu IMS "Metodika psaní odborného textu a výzkum v sociálních vědách" (IMS, 2009). Případně podle dalších materiálů, z nichž některé jsou obsaženy v literatuře připojené k tomuto studijnímu textu. Zejména bude dbáno na dodržování zásad publikační etiky a pravidel společenskovědního výzkumu. Průběžné výsledky práce budou pravidelně konzultovány s vedoucím diplomové práce.

S vědomím těchto pravidel a zásad a po konzultaci s vedoucím bude práce zaměřena:

- na historický vývoj autoškolství u nás;
- na společenský význam edukačního procesu v autoškolách a jeho současné problémy;
- na porovnání obdobných systémů okolních států EU.

Součástí práce bude drobný sociologický výzkum zaměřený na zjištění dostatečnosti rozsahu současného edukačního procesu v autoškolách z pohledu jejich absolventů.

Rozsah diplomové práce:

Rozsah příloh:

Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. Praha: Sběrka zákonů ČR, 2000.

Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce. Praha: Sběrka zákonů ČR, 2006.

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Praha: Sběrka zákonů ČR, 2000.

Hokeš, V. a kol. Učebnice pro autoškoly. Praha: Naše vojsko, 1991.

Hrabal, V. ml., Man, F., Pavelková, I. Psychologické otázky motivace ve škole. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1984.

Další literatura bude obsažena v Projektu diplomové práce a průběžně doplňována během práce na tomto textu.

Vedoucí diplomové práce: **PaedDr. Libuše Mazánková, Dr.**

Katedra sociální pedagogiky

Datum zadání diplomové práce: **30. listopadu 2011**

Termín odevzdání diplomové práce: **31. března 2013**

V Brně dne 30. listopadu 2011


prof. PhDr. Pavel Mühlpachr, Ph.D.
vedoucí ústavu




PhDr. Miloslav Jůzl, Ph.D.
vedoucí katedry

PROHLÁŠENÍ AUTORA DIPLOMOVÉ PRÁCE

Beru na vědomí, že

- odevzdáním diplomové práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby ¹⁾;
- beru na vědomí, že diplomová práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému dostupná k prezenčnímu nahlédnutí;
- na moji diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3 ²⁾;
- podle § 60 ³⁾ odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- podle § 60 ³⁾ odst. 2 a 3 mohu užít své dílo – diplomovou práci – nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- pokud bylo k vypracování diplomové práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tj. k nekomerčnímu využití), nelze výsledky diplomové práce využít ke komerčním účelům.

ALEŠ LAVOTA

Jméno, příjmení studenta

V Brně 24. 2. 2012

Podpis

1) zákon č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, § 47b Zveřejňování závěrečných prací:

(1) Vysoká škola nevydělečně zveřejňuje disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce, u kterých proběhla obhajoba, včetně posudků oponentů a výsledku obhajoby prostřednictvím databáze kvalifikačních prací, kterou spravuje. Způsob zveřejnění stanoví vnitřní předpis vysoké školy.

(2) Disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce odevzdané uchazečem k obhajobě musí být též nejméně pět pracovních dnů před konáním obhajoby zveřejněny k nahlázení veřejnosti v místě určeném vnitřním předpisem vysoké školy nebo není-li tak určeno, v místě pracoviště vysoké školy, kde se má konat obhajoba práce. Každý si může ze zveřejněné práce pořizovat na své náklady výpisy, opisy nebo rozmnoženiny.

(3) Platí, že odevzdáním práce autor souhlasí se zveřejněním své práce podle tohoto zákona, bez ohledu na výsledek obhajoby.

2) zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 35 odst. 3:

(3) Do práva autorského také nezasahuje škola nebo školské či vzdělávací zařízení, užije-li nikoli za účelem přímého nebo nepřímého hospodářského nebo obchodního prospěchu, k výuce nebo k vlastní potřebě dílo vytvořené žákem nebo studentem ke splnění školních nebo studijních povinností vyplývajících z jeho právního vztahu ke škole nebo školskému či vzdělávacího zařízení (školní dílo).

3) zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 60 Školní dílo:

(1) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení mají za obvyklých podmínek právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla (§ 35 odst. 3). Odpirá-li autor takového díla udělit svolení bez vážného důvodu, mohou se tyto osoby domáhat nahrazení chybějícího projevu jeho vůle u soudu. Ustanovení § 35 odst. 3 zůstává nedotčeno.

(2) Není-li sjednáno jinak, může autor školního díla své dílo užít či poskytnout jinému licenci, není-li to v rozporu s oprávněnými zájmy školy nebo školského či vzdělávacího zařízení.

(3) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení jsou oprávněny požadovat, aby jim autor školního díla z výdělku jím dosaženého v souvislosti s užitím díla či poskytnutím licence podle odstavce 2 přiměřeně přispěl na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložily, a to podle okolností až do jejich skutečné výše; přitom se přihlídnou k výši výdělku dosaženého školou nebo školským či vzdělávacím zařízením z užití školního díla podle odstavce 1.

ABSTRAKT

Tato práce je zaměřena na dopravní výchovu řidičů motorových vozidel. Ve svém úvodu popisuje historický vývoj a současný stav pravidel silničního provozu na našem území. Dále upozorňuje na historii a tradici autoškolsství u nás a zdůrazňuje společenský význam edukace v autoškolských zařízeních. Primárně tato diplomová práce pojednává o edukačním procesu v současných autoškolách na území České republiky. Sekundárně se pak zabývá zkouškami z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a také výchovně vzdělávacím procesem přípravy řidičů v okolních státech Evropské unie. V závěru se práce věnuje vyhodnocení provedeného výzkumu, týkajícího se spokojenosti žadatelů o řidičské oprávnění s kvalitou jejich přípravy v autoškolě.

Klíčová slova:

Pravidla silničního provozu, Silniční doprava, Vzdělání, Dopravní výchova, Autoškola, Výuka a výcvik, Řidič, Společnost.

ABSTRACT

This thesis focuses on traffic education of motor-vehicle drivers. The opening part describes the historical development and current state of Road traffic regulations in the Czech territory. Furthermore, it highlights the history and tradition of driving schools in this country and emphasizes the social significance of traffic education in driving schools and other driver training facilities. Primarily, this diploma thesis deals with the education processes in present driving schools in the Czech Republic. Secondly, it deals with the testing procedures of driver skills and qualifications, and also the driver education and training in the neighbouring EU countries. In the closing part this thesis analyses the performed research into satisfaction of driver-licence applicants with the quality of education and training in driving schools.

Keywords:

Road traffic regulations, Road traffic, Education, Traffic education, Driving school, Education and Training, Driver, Society.

Poděkování

Děkuji paní PaedDr. Libuši Mazánkové, Dr. za velmi užitečnou metodickou pomoc, kterou mi poskytla při zpracování mé diplomové práce.

Dále také děkuji paní Ing. Michaele Strakové, DiS. za pomoc při získávání údajů a informací použitých pro vypracování mé diplomové práce a také všem frekventantům autoškol zúčastněných na výzkumu, za spolupráci při získávání dat pro empirickou část mé diplomové práce.

Aleš Lakota

***„BEZPEČNĚ NA SILNICÍCH – PRÁVO A ZODPOVĚDNOST
KAŽDÉHO Z NÁS“***

Prohlašuji, že odevzdaná verze diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

OBSAH

ÚVOD.....	8
I. TEORETICKÁ ČÁST	11
1. HISTORIE A SOUČASNOST PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH.....	12
1.1 Historie pravidel provozu na pozemních komunikacích.....	14
1.2 Současnost pravidel silničního provozu.....	30
2. SPOLEČENSKÝ VÝZNAM EDUKACE V AUTOŠKOLÁCH.....	35
2.1 Historický vývoj autoškolství u nás.....	36
2.2 Silniční doprava a společnost	39
2.3 Statistiky nehodovosti, příčiny dopravních nehod.....	46
3. EDUKAČNÍ PROCES V SOUČASNÝCH AUTOŠKOLÁCH V RÁMCI ČR	59
3.1 Výuka a výcvik nových řidičů.....	61
3.2 Prohlubování znalostí a dovedností řidičů motorových vozidel	90
3.3 Připravované změny v této oblasti.....	100
4. ZKOUŠKY Z ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI K ŘÍZENÍ MOTOROVÝCH VOZIDEL	108
4.1 Současný stav zkoušek z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel.....	109
4.2 Připravované změny v oblasti zkoušek odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel.....	119
5. EDUKAČNÍ PROCES PŘÍPRAVY ŘIDIČŮ V OKOLNÍCH STÁTECH EVROPSKÉ UNIE V POROVNÁNÍ S ČR	126
5.1 Dopravní výchova u dětí	127
5.2 Příprava nových řidičů	130

II. PRAKTICKÁ ČÁST	135
6. VÝZKUM PROVEDENÝ U ABSOLVENTŮ AUTOŠKOL	136
6.1 Metodologie výzkumu	137
6.2 Výsledky dotazníku	139
6.3 Vyhodnocení výzkumu	176
ZÁVĚR.....	189
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	193
SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK.....	202
SEZNAM OBRÁZKŮ	203
SEZNAM TABULEK.....	204
SEZNAM GRAFŮ.....	206
SEZNAM PŘÍLOH	208

ÚVOD

Vlastnění řidičského oprávnění není v současné době pouze otázkou jakési prestiže, jak tomu mnohdy bývalo dříve, ale naopak stává se, často i nutnou, součástí našeho každodenního života. Kromě uspokojení vlastních potřeb, souvisí významně s touto otázkou také společenské potřeby, které by měly kopírovat současné a aktuální trendy dané society a měly by tak vést k jejímu zachování a správnému fungování.

Jedním z takových trendů všech moderních, vyspělých společností je i oblast edukačního procesu, který je svým způsobem velice specifický, a tím je příprava žadatelů o řidičské oprávnění v některém ze schválených a registrovaných autoškolských zařízení.

Každý, kdo se účastní jakýmkoli způsobem provozu na pozemních komunikacích, stává se potencionálním účastníkem dopravní nehody. A právě k tomu, aby byla na našich silnicích zajištěna co největší bezpečnost všech účastníků silničního provozu, musí společnost přijímat celou řadu opatření. Patří mezi ně dohled odpovědných složek nad dodržováním pravidel silničního provozu, s tím související odhalování dopravních přestupků a jejich následné sankcionování, můžeme sem zařadit také různé dopravně bezpečnostní akce zaměřené na rozličné oblasti silniční dopravy a mnohá další preventivní opatření. Jedním z nejvýznamnějších prvků, které mohou výrazně ovlivnit bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, se tak stává i kvalitní příprava našich řidičů. A právě této výchovně vzdělávací oblasti, tedy edukačnímu procesu v autoškolách, bude věnována tato diplomová práce.

Proč jsem zvolil tohle netradiční téma pro svoji diplomovou práci? Důvodů bych našel hned několik. Oblastí edukačního procesu v autoškolách se zabývám již 20 roků. V úvodu své kariéry, která souvisí s touto oblastí, jsem pracoval několik roků jako instruktor v autoškole. Od roku 2001 doposud se však již objevuji na „druhé straně barikády“ a vykonávám činnost zkušebního komisaře řidičů na Městském úřadu v Blansku. Dalším z důvodů proč jsem zvolil toto téma diplomové práce je fakt, že se dlouhodobě angažuji, jak pracovní, tak i ve svém volném čase, v aktivitách, které jsou spojeny s BESIPem (BESIP – zkratka pro bezpečnost silničního provozu), kde se

zaměřuji na všechny věkové kategorie naší společnosti, primárně však na práci s dětmi a mládeží. Kromě výše uvedených důvodů se rovněž domnívám, že po mnoha letech praxe v této oblasti, mám i dostatek osobních zkušeností, které bych velice rád zúročil v textu této diplomové práce tak, aby byla přínosem a duševním obohacením každého jejího čtenáře.

Tato diplomová práce je rozdělena do dvou částí. Úvodní teoretickou, na kterou následně navazuje část praktická. Každá z obou částí má svoje cíle, které se v následujících řádcích pokusím přiblížit.

Cílem této práce, v její teoretické části, je seznámit s historickým vývojem předpisů týkajících se pravidel silničního provozu na našem území, a také s jejich současným stavem. Dále také se společenským významem edukace v autoškolách v souvislosti s historickým vývojem autoškolení, silniční dopravou a vývojem nehodovosti na našem území. Hlavním cílem teoretické části diplomové práce však je představit edukační proces v rámci přípravy nových řidičů, dále také řidičů, kteří již řidičské oprávnění vlastní a seznámit s připravovanými změnami v této oblasti. Jedním z dílčích cílů tohoto textu je také představit systém závěrečných zkoušek žadatelů o řidičské oprávnění k řízení motorových vozidel, včetně připravovaných novinek, týkajících se této problematiky. Posledním z cílů teoretické části této práce je seznámit s edukačními procesy v přípravě řidičů, probíhajícími ve státech, které sousedí s Českou republikou.

Empirická část diplomové práce se zabývá názorem absolventů, kteří prošli přípravou k získání řidičského oprávnění v autoškolním zařízení. Jejím hlavním cílem je získat data, která jsou potřebná pro potvrzení či vyvrácení pravdivosti níže uvedených hypotéz. Tato data zpracovat a vhodným způsobem je interpretovat. Dále zjistit, zda je rozsah výuky a výcviku v autoškolách, dle názoru respondentů, dostatečný, popř. stanovit, u kterých předmětů by uvítali navýšení hodinové dotace.

Stanovené hypotézy:

- 1) H1: „Zkoumaný vzorek populace z roku 2012 je spokojenější s přípravou k získání ŘO v rámci autoškoly, než zkoumaný vzorek z roku 2010“.
- 2) H2: „Muži jsou spokojenější s přípravou k získání řidičského oprávnění v rámci autoškoly než ženy“.

- 3) H3: *„Frekventanti mladší 21 let jsou s přípravou k získání řidičského oprávnění v rámci autoškoly spokojenější než jejich starší kolegové“.*

Při tvorbě této diplomové práce jsem použil obsahových analýz a citací dostupných materiálů, jejichž seznam uvádím na konci této práce. Kromě toho jsem mnohdy text obohatil i o vlastní zkušenosti a zkušenosti mých kolegů, kteří se v dané oblasti dlouhodobě také pohybují.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1. HISTORIE A SOUČASNOST PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH

V každé společnosti existuje mnoho oblastí jejího života, které, ve větší či menší míře, ovlivňují její hodnoty, zásady, zvyky, normy, kulturu, zjednodušeně řečeno, mají vliv na fungování dané společnosti jako kompaktního celku.

A právě doprava je jednou ze zcela zásadních oblastí společenského života nejen u nás, ale je významným globálním tématem, které v současné době přesahuje hranice našeho státu.

Dopravu můžeme chápat jako určitý pohyb zboží, věcí, zvířat, osob, mezi jednotlivými místy za použití mnoha různých dopravních prostředků¹. Podle toho také dělíme dopravu na lodní, leteckou, drážní a silniční, popřípadě jejich vzájemné kombinace². Samozřejmě existují i mnohem komplikovanější a komplexnější dělení jednotlivých doprav, jako je kosmická, či potrubní, ale pro účely této práce není takto složité členění nutné více rozvádět.

Naopak v tomto textu bych se rád soustředil pouze na jeden způsob, z výše uvedeného dělení dopravy, a tou je doprava silniční. Tento způsob dopravy probíhá zpravidla na pozemních komunikacích, které v současné době dělí zákon³ na dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace. Ke každé pozemní komunikaci samozřejmě neodmyslitelně patří i dopravní prostředky, které se po ní pohybují a vlastní dopravu tak zajišťují, ale musíme sem neoddiskutovatelně zařadit nejdůležitější součást tohoto typu dopravy a vlastně jakékoli dopravy, a tím je lidský činitel. Bez člověka, který dané dopravní prostředky ovládá, by žádná doprava nebyla myslitelná a nemohla by tak být prakticky realizována.

Samozřejmě silniční doprava se vyvíjela kontinuálně a nezadržitelně tak, jako všechny

¹ <http://cs.wikipedia.org/wiki/Doprava>

² <http://www.mdcz.cz/cs/default.htm>

³ Zákon č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích § 2 odst. 2

ostatní oblasti společenského života. Z původní pěší dopravy za pomoci nůsí a ručních vozíků, které využívali řemeslníci k přepravě svých výrobků na městské trhy, přes využití domestikovaných druhů zvířat k přepravě na větší vzdálenosti až po dnešní moderní dopravní prostředky, které jsou schopné bez větších problémů překonat vzdálenost několika tisíc kilometrů, byl vytvořen vysoce sofistikovaný dopravní systém.

Je tedy zřejmé, že s rozvojem silniční dopravy docházelo i ke zhuštění silničních sítí a nárůstu počtu účastníků silničního provozu, a bylo tedy nutné vytvořit určitý systém, určitý řád, dnes bychom řekli pravidla, jimiž se tyto účastníci měli řídit.

Z počátku se jednalo jen o jednotlivé normy, upravující pouze základní principy a otázky pohybu na silnicích. Později tyto obecné zásady byly rozpracovány do různých podzákonných⁴ a zákonných norem⁵, ale také celé řady mezinárodních smluv (např. Vídeň 1968⁶).

Z uvedeného textu logicky vyplývá, že vývoj pravidel silničního provozu v historickém kontextu dějin lidstva není příliš dlouhý, ale souvisí s tím, jak se lidstvo vyvíjelo. Původně šlo pouze o jednoduchá pravidla, která upravovala především vztah mezi chodci, jezdci na zvířatech a stanovovala pokyny pro vozky. Ovšem s nástupem vědecko – technické revoluce, dochází k výrobě prvních motocyklů a automobilů a současně vzniká společenská potřeba upravovat jejich vzájemné vztahy při pohybu na silnicích, a tím i k masivnějšímu přijímání různých norem, které tyto vztahy upravují.

Stejně tak tomu bylo i na území našeho státu, ikdyž v době, kdy byly přijímány první normy týkající se provozu na pozemních komunikacích, jsme byli součástí tehdejšího Rakouska – Uherska. Meziválečné období a následná okupace Československé republiky nacistickým Německem rovněž přineslo několik významných změn do pravidel silničního provozu. Poválečné období bylo charakteristické na jednu stranu výraznými legislativními změnami v této oblasti, na druhou stranu byly tyto novinky výrazně ovlivněny i ideovými směry z tehdejšího Sovětského svazu, jako vítězné válečné mocnosti, která významnou měrou ovlivňovala společenské dění v tehdejších

⁴ Pro ČR - Vyhláška č. 30/2001 Sb., o dopravních značkách a dopravním značení.

⁵ Pro ČR - Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

⁶ Úmluva o silničním provozu a Úmluva o silničních značkách a signálech, Vídeň 1968.

Československu. V následujících obdobích bylo přijato několik tzv. „socialistických“ novel vyhlášek, týkajících se problematiky pravidel silničního provozu, které v podstatě upravovaly svůj obsah měnícím se společenským potřebám souvisejícím s rozvojem motorismu u nás. Za zmínku zcela jistě stojí informace, že poslední „socialistická“ dopravní vyhláška⁷ nabyla účinnosti až po revolučním roce 1989, a i přesto dokázala „přežít“ v novém politickém režimu našeho státu, bez výraznějších obměn, celých jedenáct let, tedy až do konce roku 2000.

V současnosti oblast pravidel silničního provozu na území České republiky upravuje zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích⁸, který doplňují dvě podzákoné normy, vydané Ministerstvem dopravy a spojů ČR, a to vyhláška č. 30/2001 Sb.⁹ a vyhláška č. 31/2001 Sb.¹⁰

1.1 HISTORIE PRAVIDEL PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH

Cílem této části textu je seznámit s významnými historickými milníky v oblasti vývoje legislativy, která upravovala pravidla silničního provozu, a to od druhé poloviny 19. století, kdy dochází k výraznému rozmachu a rozvoji veškerého průmyslu v celosvětovém měřítku, českých zemí nevyjímaje, které tehdy, jak bylo uvedeno výše, byly součástí Rakousko – Uherského mocnářství. Další významnou etapou je období po rozpadu monarchie a vzniku samostatné Československé republiky, následované obdobím nacistické okupace našeho území a poválečnými změnami, které byly průběžně prováděny až do roku 2000.

⁷ Vyhláška federálního ministerstva vnitra č. 99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích.

⁸ Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, mimo pravidel, kterými se vzájemně řídí jednotliví účastníci silničního provozu, upravuje rovněž podmínky udělení, držení, omezení, pozbytí, či odnětí řidičského oprávnění, oblast vedení registru řidičů, rovněž hovoří o přestupcích a stanovuje výši počtu trestných bodů za jednotlivé přestupky a celou řadu dalších právních aspektů, souvisejících s osobou držitele řidičského oprávnění.

⁹ Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 30/2001 Sb., kterou se provádí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích.

¹⁰ Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 31/2001 sb., o řidičských průkazech a o registru řidičů.

Období od druhé poloviny 19. století

Bouřlivý rozvoj světové ekonomiky měl výrazný vliv na rozvoj hospodářství ve všech průmyslových zemích světa mezi něž se tehdy řadily i české země. Zejména s růstem průmyslové výroby bylo společensky potřebné stanovit obecně platné zásady pro pohyb chodců a jízdu vozidel po silnicích, a to z toho důvodu, že provoz na silnicích byl stále hustší a živější.

Zpočátku se nejednalo o pravidla tak, jak je známe v dnešní podobě, ale byly to obecné zásady, které se týkaly výhradně nemotorových vozidel a chodců¹¹. Později jsou již přijímána pravidla, která upravují i práva a povinnosti ostatních účastníků silničního provozu, avšak tyto normy nejsou jednotné pro celé území Rakouska – Uherska, ale jsou vydávány individuálně pro jednotlivá území tehdejší mocnářství.

Například roku 1866 byl přijat zákon č. 47, jímž se vydává řád policie silniční, platný pro české království, ovšem s výjimkou hlavního města Prahy¹². Z uvedeného je tedy zřejmé, že v této době platila na území tehdejší Prahy zcela odlišná silniční pravidla než v ostatních částech země.

S obdobnými anomáliemi se můžeme setkat i na Moravě a ve Slezsku. Například roku 1875 byl vydán zákon č. 5, jímž se vydává řád policie silniční pro veřejné neerární silnice markrabství Moravského s vyloučením obou hlavních měst Brna a Olomouce¹³. Tedy obdobně jako v Čechách Praha, měla i obě moravská hlavní města odlišnosti v úpravě pravidel silničního provozu. Pro Slezsko byly tyto předpisy vydány v zákoně č. 5 z roku 1878, jímž se vydává řád policie silniční pro veřejné silnice neerární vojvodství Slezského¹⁴.

Je třeba však podotknout, že tyto prvotní předpisy se týkaly především koňských povozů. Později se začala upravovat pravidla i pro pohyb chodců. Jednou z prvních norem, které řešily i pohyb chodců na silnicích je nařízení č. 169, vydané roku 1890,

¹¹ Svátek, Z. Příloha Metodického zpravodaje autoškol – BESIP – 2003 Praha: Autoklub České republiky, s. 1.

¹² Svátek, Z. Příloha Metodického zpravodaje autoškol – BESIP – 2003 Praha: Autoklub České republiky, s. 1.

¹³ Svátek, Z. Příloha Metodického zpravodaje autoškol – BESIP – 2003 Praha: Autoklub České republiky, s. 1.

¹⁴ Svátek, Z. Příloha Metodického zpravodaje autoškol – BESIP – 2003 Praha: Autoklub České republiky, s. 1.

keré by se svým názvem v dnešní době vyvolalo ne jeden úsměv. „*Nařízení jak se má chovat obecnost u přehrad železničních zvonítkem opatřených, pak u přechodů místních drah, opatřených výstražnou tabulkou „Pozor vlak“*“¹⁵. Jak z názvu vyplývá, toto nařízení stanovovalo pravidla pro chodce, jak se mají chovat tam, kde dráha kříží směr jejich chůze.

Jen pro názornost a ilustraci uvedu doslovné znění některých ustanovení výše uvedených předpisů:

- ★ „*Veškeré povozy bez rozdílu mají, pakli zvláštní okolnosti výminku nepožadují, na každé silnici jezdit na levé straně dráhy vozové, vlevo vyhýbati a vpravo předjížděti, a vozům předjíždějícím a nebo vstříc přicházejícím bez všelikého zdráhání ustoupiti. Vozům, v kterýchž jedou členové nejvyššího dvora, musí vyhnouti každý povoz, i byt by opustiti musel levou stranu dráhy*“.¹⁶

Členy nejvyššího dvora je myšlena královská rodina. Je tedy patrné, že již před více než sto lety měla, dnes můžeme říci „vládní vozidla“, přednost před ostatními vozy.

- ★ „*Co nejprísněji zakázáno jest kočím při jízdě spáti na vozích*“.
- ★ „*Práskání v uzavřených osadách jest nadobro a venku na silnici tehda zakázáno, když okolo jede povoz, jakož i také když okolo se žene dobytek*“.
- ★ „*Krmiti na silnici před hospodami, přičemž se silnice sůžuje a znečišťuje, jest zapovězeno*“.¹⁷

Na první pohled je zřejmé, že již v této době, z dnešního pohledu „primitivních pravidel“, bylo myšleno i na bezpečnost ostatních účastníků silničního provozu.

Opravdovou kuriozitou je potom ustanovení o hmotné zainteresovanosti na zjišťování a postihu dopravních přestupků.

¹⁵ Svátek, Z. Příloha Metodického zpravodaje autoškol – BESIP – 2003 Praha: Autoklub České republiky, s. 1.

¹⁶ Svátek, Z. Příloha Metodického zpravodaje autoškol – BESIP – 2003 Praha: Autoklub České republiky, s. 1.

¹⁷ Svátek, Z. Příloha Metodického zpravodaje autoškol – BESIP – 2003 Praha: Autoklub České republiky, s. 1 – 2.

- ★ „Osoby dohlížející na silnice, které nenáleží do kategorie úředníků, jakož také osoby jiné, které přestupky oznámí, mají právo žádati, aby z vybraných pokut peněžných za výlohy a maření času s tím spojené dána jim byla náhrada, která nanejvýš obnášeti může polovici pokuty. Jinak odváděti se mají pokuty do pokladnice chudých v té obci, v které byl trestní nález vynešen a když nález vynesl politický úřad okresní, do pokladnice chudých v té obci, na jejímž území trestný čin byl spáchán“.¹⁸

Po přečtení uvedené citace mě napadá, čistě hypotetická otázka, kolik by dnes asi bylo těch „jiných osob“ v případě, že by takovéto ustanovení zůstalo v platnosti do současnosti?

Ke konci 19. století dochází k výrobě prvních motocyklů a automobilů. Je tedy logické, že se tyto začínají objevovat na našich silnicích a vzniká tak společenská potřeba reagovat na vzniklou situaci, a to přijetím novějších pravidel silničního provozu, ve kterých zákonodárci promítnou nejen pravidla pro nemotorové účastníky silničního provozu, ale nově i pro řidiče motorových vozidel, kterých na pozemních komunikacích neustále přibývalo. Je tedy nově vydáno „*Nařízení, kterým se vydávají zatimní ustanovení o jízdě vozy automobilovými a koly motorovými na veřejných silnicích a cestách*“¹⁹, které bylo vydáno c.k. místodržitelstvím v království Českém. I v tomto nařízení bychom, v porovnání se současnou češtinou, našli několik úsměvných ustanovení. Nicméně je důležité připomenout i tu skutečnost, že v nich můžeme najít právní základ mnoha současných pravidel provozu na pozemních komunikacích. Jde například o povinnost schválení vozidla k provozu na pozemních komunikacích, o volný přístup automobilů na veřejné komunikace, předpisy o konstrukci automobilu, bezpečnostní předpisy a celou řadu dalších. Spíše pro zajímavost uvádím, dnes úsměvně znějící ustanovení, týkající se rychlosti jízdy.

- ★ „*Rychlost jízdy nesmí být v uzavřených osadách větší, než kolik obnáší rychlost koně v čerstvém klusu*“.²⁰

¹⁸ Svátek, Z. Příloha Metodického zpravodaje autoškol – BESIP – 2003 Praha: Autoklub České republiky, s. 2.

¹⁹ Svátek, Z. Příloha Metodického zpravodaje autoškol – BESIP – 2003 Praha: Autoklub České republiky, s. 2.

²⁰ Svátek, Z. Příloha Metodického zpravodaje autoškol – BESIP – 2003 Praha: Autoklub České republiky, s. 2.

První polovina 20. století

S přelomem 19. a 20. století dochází k masivnějšímu rozvoji motocyklového a automobilového průmyslu, se kterým se paralelně zvyšují počty těchto dopravních prostředků na silnicích. Do té doby platné normy, které platily odlišně v jednotlivých státech Evropy bylo nutné sjednotit tak, aby vznikla standardizovaná pravidla silničního provozu na mezinárodní úrovni, jako jakýsi jednotný podklad pro tvorbu národních norem týkajících se pravidel provozu na pozemních komunikacích.

Právě z těchto důvodů byla na podzim roku 1909 uspořádána mezinárodní konference v Paříži, v jejímž závěru, dne 11. října byla přijata „**Mezinárodní smlouva o jízdě automobily**“²¹. Jejím signatářem, kromě dalších evropských států, bylo i tehdejší Rakousko – Uhersko. V českých zemích však začala platit až v roce 1910, a to na základě říšského zákona č. 81, vydaného českým ministerstvem vnitra, který stanovil předpisy pro provoz automobilů a motocyklů.

Tato smlouva také zavádí i první dopravní značky, které byly v tehdejší době nazývány „**dopravními tabulkami**“. Podkladová plocha těchto silničních značek byla tmavomodrá s bílými symboly následujícího významu²²:

- ✓ Křižovatka
- ✓ Zatáčka
- ✓ Železniční přejezd
- ✓ Rigol

- ★ *„Každý ze smluvních států zavazuje se, že bude pečovat, pokud jest to v jeho moci, o to, aby pro označení nebezpečných míst nebylo podél cest užíváno jiných výstražných tabulek než těch, které jsou vyznačeny na tabulce připojené k této úmluvě“²³.*

²¹ Mezinárodní smlouva o jízdě automobily – tzv. „*Pařížská automobilová konvence*“ – která upravovala obecné zásady pro užití motorových vozidel na pozemních komunikacích a základní práva povinnosti řidiče. Tato mezinárodní smlouva zcela nově upravovala celou řadu problémů jako např.: podmínky pro přípuštění automobilů k jízdě na veřejných cestách, vyhýbání a předjíždění vozidel, podmínky kterým musí vyhovovat řidič automobilu, zvláštní ustanovení týkající se trojkolek a motocyklů a celou řadu dalších. (Zdroj: <http://www.mvcr.cz/soubor/01-priloha-pdf.aspx>)

²² Kopecký, Z., Hořín, J., Pavlíček, K. Příloha časopisu POLICISTA – 1/2009 Praha: Ministerstvo vnitra ČR, s. 1.

²³ Svátek, Z. Příloha Metodického zpravodaje autoškol – BESIP – 2003 Praha: Autoklub České republiky, s. 3.

Společensky významným prvkem této mezinárodní dohody byl fakt, že již v této době, počátků motorismu, bylo pamatováno na technické podmínky, které musí automobily pro provoz na silnicích splňovat, a to jak z pohledu bezpečnosti osádky a ostatních účastníků silničního provozu, ale také z pohledu ochrany životního prostředí.

- ★ *Zařízení automobilu musí býti spolehlivé a musí býti provedeno tak, aby zamezilo, pokud jest možno, každé nebezpečí ohně nebo výbuchu, nesmí plašiti svým hlukem zvířata jízdná nebo tažná, nesmí způsobovat žádné jiné nebezpečí pro silniční vozbu a obtěžovati dýmem nebo parou mimojdoucí“.*
- ★ *„Řídící páky automobilu musí býti tak umístěny aby řidič mohl s nimi jistě zacházeti, aniž se tím jeho pozornost od cesty odvrátí“.*²⁴

Další rozvoj dopravních předpisů u nás, byl značně narušen vypuknutím I. světové války. O mnoho lepší to nebylo s dopravními normami ani bezprostředně po jejím skončení. Řešily se problémy spíše politické, související se vznikem nového samostatného Československého státu. V podstatě náš nově vzniklý stát přejímá recepci Rakousko – Uherské právo a tedy i výše uvedenou „Pařížskou automobilovou konvencí“. Formálně je však tato mezinárodní dohoda zakotvena v našem právním systému až v roce 1921, kdy byla vydána ve sbírce zákonů a nařízení pod č. 505/1921.²⁵ Svoji účinnost potom nabývá dne 1.5. 1922.

Krátký exkurz:

*„Zajímavostí tohoto období, těsně po skončení I. světové války, resp. pro období od 22.5. 1919 do 10.3. 1921, vydala tehdejší Československá vláda své nařízení č. 258/1919 Sb., ve kterém zakázala jízdu řidičům všech soukromých motorových vozidel, a to včetně tříkolek a motocyklů, které sloužily k dopravě osob. Jediní kdo mohli svá vozidla využít, byli lékaři, ovšem za předpokladu, že je využívali k plnění výkonu svého povolání“.*²⁶

²⁴ Svátek, Z. Příloha Metodického zpravodaje autoškol – BESIP – 2003 Praha: Autoklub České republiky, s. 3.

²⁵ Kopecký, Z., Hořín, J., Pavlíček, K. Příloha časopisu POLICISTA – 1/2009 Praha: Ministerstvo vnitra ČR, s. 1.

²⁶ Svátek, Z. Příloha Metodického zpravodaje autoškol – BESIP – 2003 Praha: Autoklub České republiky, s. 3.

Narůstající hustota provozu si však žádala zavedení nových prvků do pravidel silničního provozu, a proto se mezi 20. - 24. dubnem 1926 konala, opět v Paříži, mezinárodní konference, která schválila zcela novou „Mezinárodní úmluvu o jízdě motorovými vozidly“.²⁷

Tato úmluva řešila zejména tři zcela zásadní oblasti silničního provozu:

- 1) Řidič motorového vozidla – nově se zde zavádí zcela nový dokument s názvem „Mezinárodní povolení k řízení“, který dnes známe spíše jako Mezinárodní řidičský průkaz.
- 2) Motorové vozidlo – muselo splňovat mnohem přísnější bezpečnostní kritéria, významnou novinkou je pak tzv. „Mezinárodní osvědčení pro motorová vozidla“, které bylo předpokladem pro možnost provozování vozidla v zahraničí.
- 3) Pozemní komunikace – tato úmluva stanoví zcela nové provedení dopravních značek, které již nazývá „dopravními silničními značkami“ (dříve – silniční tabulky), které označují nebezpečí a mají oproti předchozí úpravě odlišný tvar, kdy se původní kruhové provedení změnilo na trojúhelníkovité.²⁸

Velice významným ustanovením této mezinárodní normy bylo zachování národních zákonů a předpisů. Laicky řečeno, řidič při řízení motorového vozidla v zahraničí musel dodržovat platné národní předpisy státu, ve kterém jako cizinec řídil motorové vozidlo.²⁹

V tehdejší Československu byla výše uvedená mezinárodní norma ratifikována 22. srpna 1930.

Z pohledu našich národních předpisů a jejich změn je významným mezníkem polovina třicátých let minulého století, kdy je vydán zcela nový zákon č. 81/1935 Sb., o jízdě motorovými vozidly, k němuž bylo vydáno prováděcí vládní nařízení č. 203/1935 Sb.

²⁷ Mezinárodní úmluva o jízdě motorovými vozidly – Paříž 1926 – tato úprava obsahovala zcela zásadní legislativní úpravy, které se dotýkaly všech základních faktorů bezpečnosti silničního provozu. Těto mezinárodní konference se účastnilo celkem 40 států, a to ze všech kontinentů. Nejednalo se tedy pouze o státy Evropy, a tím tato úmluva nabývá globálnějšího charakteru.

²⁸ Svátek, Z. Příloha Metodického zpravodaje autoškol – BESIP – 2003 Praha: Autoklub České republiky, s. 3.

²⁹ Kopecký, Z., Hořín, J., Pavlíček, K. Příloha časopisu POLICISTA – 1/2009 Praha: Ministerstvo vnitra ČR, s. 2.

Obě tyto normy stanovují jednotné předpisy provozu na pozemních komunikacích, a to s celostátní platností, tedy na celém území tehdejší Československé republiky. V tomto zákoně můžeme objevit první pokusy ochrany životního prostředí, stanovoval také nejvyšší dovolené rychlosti, a to jak v uzavřených osadách, kde řidiči směli se svými vozidly jet maximální rychlostí 35 km/h, tak i mimo tyto osady, kde se však tyto maximální nejvyšší povolené rychlosti lišily podle použitého dopravního prostředku. Například autobusy, společně s nákladními automobily, směly jezdit maximálně rychlostí 50 km/h. Tento zákon rovněž stanovil velmi důležitý prvek pro bezpečnost silničního provozu, a tím je zákaz kouření řidičům, při řízení motorových vozidel.³⁰

Krátký exkurz:

*„Opatřením Stálého výboru č. 275/1938 Sb., o směru dopravy na veřejných silnicích a veřejných cestách, bylo stanoveno, že dnem 1. května 1939 se zrušuje levostranný provoz a zavádí se provoz pravostranný“.*³¹

Tato citace vyvrací historicky mylnou domněnku, že pravostranný provoz byl na našich silnicích nařízen s nástupem okupace našeho území nacistickým Německem. Nikoli tedy naši okupanti, ale naši zákonodárci, a to již v roce 1938, rozhodli o této historicky významné změně pravidel silničního provozu.

Následující období bylo pro tvorbu, popřípadě novelizaci našich národních norem krajně nepříznivé. Naše území v roce 1939 obsazuje nacistické Německo, které vyhláší tzv. „Protektorát Čechy a Morava“³², ve kterém samozřejmě diktátorsky uplatňuje svá vlastní pravidla, zásady a normy.

Byť v tomto období existovala i česká vláda spolu s protektorátním prezidentem, fakticky drželo veškerou moc nad naším okupovaným územím nacistické Německo

³⁰ Svátek, Z. Příloha Metodického zpravodaje autoškol – BESIP – 2003 Praha: Autoklub České republiky, s. 3.

³¹ Svátek, Z. Příloha Metodického zpravodaje autoškol – BESIP – 2003 Praha: Autoklub České republiky, s. 4.

³² „Protektorát Čechy a Morava (německy *Protektorat Böhmen und Mähren*) byla část československého území, od 15. března 1939 do 8.–9. května 1945 ilegálně okupovaná nacistickým Německem. Z tehdejšího německého pohledu šlo o autonomní součást Velkoněmecké říše, obsazenou na základě společného prohlášení československé a německé vlády. Ve *Výnosu o zřízení Protektorátu Čechy a Morava* lze nalézt tvrzení, že Československo byl uměle vytvořený stát, vnitřně neschopný existovat, který představoval ohnisko nestability a ohrožoval evropský mír.“ (Zdroj: http://cs.wikipedia.org/wiki/Protektor%C3%A1t_%C4%8Cechy_a_Morava).

v čele s Adolfem Hitlerem.

V této době, která je spojována s přísným diktátem agresora dochází, k vydání tří nových vládních nařízení, která mají nově upravovat provoz na pozemních komunikacích. Šlo o tyto normy:

- Vládní nařízení č. 241/1939 Sb., o jízdě motorovými vozidly,
- Vládní nařízení č. 242/1939 Sb., o chování v silniční dopravě (dopravní řád silniční),
- Vládní nařízení č. 243/1939 Sb., o připuštění osob a vozidel k dopravě na silnici (řád o připuštění k silniční dopravě).³³

Nešlo o nějaký „velenormativní“ počín tehdejší vlády, nýbrž o doslovné převzetí říšskoněmeckých předpisů, které na našem území nabyly účinnosti dnem 1. listopadu 1939.

Naši řidiči se tak museli zcela nově přizpůsobit celé řadě novinek v pravidlech silničního provozu. I když jim byla tato pravidla v podstatě mocensky vnucena, z pohledu silničního provozu, alespoň dle mého názoru, přispěla významně k jeho větší bezpečnosti. Některá ustanovení těchto říšských norem zakotvila v našem právním řádu tak pevně, že jsou obsahem i současných pravidel silničního provozu.

Jako příklad uvádím dvě pravidla, která jsou notoricky známá snad všem řidičům:

- ★ „*Na křižovatkách silnic nerozlišených dopravními značkami na hlavní a vedlejší (silnice stejného řádu) platí přednost zprava*“³⁴,

nebo pravidlo týkající se zastavení:

- ★ „*Zákaz jakéhokoliv zastavení je vyznačen dopravní značkou „Zákaz zastavení*““³⁵.

³³ http://newikis.com/cs/Pravidla_silni%C4%8Dn%C3%ADho_provozu.html

³⁴ Svátek, Z. Příloha Metodického zpravodaje autoškol – BESIP – 2003 Praha: Autoklub České republiky, s. 4.

³⁵ Svátek, Z. Příloha Metodického zpravodaje autoškol – BESIP – 2003 Praha: Autoklub České republiky, s. 4.

Naopak některá tehdejší ustanovení mohou vyvolat v současné době spíše úsměv na tváři. Nutno však podotknout, že tato ustanovení byla poplatná své době a zcela jistě tak měla svůj význam pro zvýšení bezpečnosti v silničním provozu. Jen pro úplnost odcituji jedno z mnoha:

★ „*Nošení a vožení nechráněných kos na veřejných silnicích je zakázáno*“.³⁶

I přesto, že v tomto období naše země byly okupovány nacistickým Německem a trpěly jeho mnohdy krutou nadvládou, lze považovat implementaci říšských pravidel silničního provozu do našeho právního řádu za přínos vedoucí ke zvýšení bezpečnosti na našich silnicích.

Poválečné období

Období po ukončení II. světové války je v našich zemích doprovázeno výraznými společensko – politickými změnami. Z pohledu pravidel silničního provozu však k žádným změnám nedochází a pravidla silničního provozu na našem území se řídí předpisy, které byly přijaty za protektorátu.

Jako zlomový, pro nová pravidla silničního provozu, můžeme považovat rok 1949, kdy se konala Mezinárodní konference v Ženevě³⁷, která na závěr svého jednání přijala dne 19. září 1949 dva zcela nové mezinárodní dokumenty. Prvním z nich byla „*Úmluva o silničním provozu*“, druhým pak „*Protokol o silniční signalizaci*“ (o dopravních značkách).

Tyto mezinárodní dohody nebyly v tehdejší Československu nikdy vyhlášeny ani publikovány, a to i přesto, že naše republika tyto mezinárodní normy ratifikovala. Nicméně se staly základem pro vytvoření nově přijatých norem, upravujících pravidla silničního provozu v tehdejší Československé republice.³⁸

³⁶ Svátek, Z. Příloha Metodického zpravodaje autoškol – BESIP – 2003 Praha: Autoklub České republiky, s. 4.

³⁷ V roce 1948 byla v Ženevě pod patronátem Hospodářské komise pro Evropu navržena jednotná pravidla silničního provozu a silničních značek. Tyto návrhy potom mezi 23. srpnem až 19. zářím roku 1949 v Ženevě projednala a následně přijala Mezinárodní konference Spojených národů pod názvy Úmluva o silničním provozu a Protokol o silniční signalizaci (zdroj: Kopecký, Z., Hořín, J., Pavlíček, K. Příloha časopisu POLICISTA – 1/2009 Praha: Ministerstvo vnitra ČR, s. 3.

³⁸ Kopecký, Z., Hořín, J., Pavlíček, K. Příloha časopisu POLICISTA – 1/2009 Praha: Ministerstvo vnitra ČR, s. 3.

Následně, v návaznosti na výše uvedené mezinárodní dokumenty, dochází ke změnám i v legislativě, týkající se pravidel provozu na pozemních komunikacích v rámci našeho území. V roce 1950 je vydán zákon č. 56/1950 Sb.³⁹, o provozu na veřejných silnicích, který nabyl účinnosti 1. listopadu 1951. V průběhu roku 1951 byl tento zákon doplněn vládním nařízením č. 11/1951 Sb.⁴⁰, dále také vyhláškou č. 327/1951 Ú.l., kterou vydalo ministerstvo národní obrany a stanovovala pravidla silničního provozu, ale také vyhláškou ministerstva dopravy č. 328/1951 Ú.l., o způsobilosti k provozu na veřejných silnicích, o způsobilosti k řízení a o péči a rozvoj motorismu.⁴¹

Na první pohled je tedy zcela zřejmé, že zákon upravoval pouze obecné zásady nově vzniklých pravidel silničního provozu a úpravu dílčích podrobností ponechával na podzákonných normách. *Osobně si myslím, že tento legislativní systém je velice efektivní a pružný. Pokud je nutné z jakýchkoli společenských důvodů provést aktuálně rychlou změnu, nemusí tyto podzákonné normy procházet celým legislativním procesem, ale vydá je v podstatě bezprostředně, na základě nově vzniklých společenských potřeb, příslušný orgán státní moci.*

Výše uvedené předpisy tedy v plné míře nahradily říšské normy, které byly přijaty v době německé okupace našeho území. Kromě jiného určovaly jednotná pravidla pro celou tehdejší Československou republiku. I když šlo především o otázku odbornou, i přesto tvorba těchto předpisů byla ovlivněna tehdejším politickým zřízením státu, v čele s Komunistickou stranou Československa, výrazně ovlivňovanou silným mocenským vlivem Sovětského svazu. Mnohé novinky v našich pravidlech vycházely z pravidel silničního provozu platných pro pouliční dopravu v Moskvě, popřípadě v Kirovské oblasti.⁴² O tom, že tvorba nových pravidel silničního provozu byla významně ovlivňována politickým smýšlením tehdejší vládní garnitury, nás mohou přesvědčit i slova z vystoupení tehdejšího prezidenta republiky Klementa Gottwalda, na zasedání výboru KSČ:

³⁹ Zákon č. 56/1953 Sb., o provozu na veřejných silnicích – plné znění tohoto zákona obsahovalo pouhopouhých 24§. Jen pro porovnání, současná norma, upravující stejnou problematiku (z.č. 361/2000 Sb.) obsahuje 124§, tedy o celou stovku paragrafových ustanovení více.

⁴⁰ Vládní nařízení ze dne 13. února 1951, jímž se provádí zákon o provozu na veřejných silnicích.

⁴¹ Svátek, Z. Příloha Metodického zpravodaje autoškol – BESIP – 2003 Praha: Autoklub České republiky, s. 5.

⁴² Svátek, Z. Příloha Metodického zpravodaje autoškol – BESIP – 2003 Praha: Autoklub České republiky, s. 5.

*„Přes určité úspěchy v dopravě máme zde stále velmi vážných příčin k znepokojení. Je to předně často se opakující zpoždování jak dopravy osobní, tak i nákladní. Jsou to dále neobyčejně často opakující se dopravní poruchy a dopravní neštěstí, které podkopávají důvěru našeho občanstva k odpovědným a výkonným orgánům dopravy. Uvážíme-li k tomu, že doprava je obzvlášť citlivé místo pro nepřátelskou sabotáž a diversi – pak není zajisté od věci, jestli i z tohoto místa vyzveme všechny skutečné komunisty v dopravě, aby přísným a disciplinovaným plněním svých povinností jakož i zvýšenou ostražitostí ve službě dbali o řádný chod dopravy a pomáhali odhalovat vědomé škůdce a sabotéry. Musíme zavést přísný pořádek do dopravy“.*⁴³

Historicky významným, a to především z pohledu věcné příslušnosti, byl rok 1953, kdy vychází vládní nařízení č. 54/1953 Sb., o provozu na silnicích a vyhláška č. 196/1953 Ú.l., o provozu na silnicích. Tehdejší politické byro těmito normami rozhodlo, opět na základě sovětského vzoru, o zřízení dopravních inspektorátů, které se staly složkou Veřejné bezpečnosti v rámci resortu ministerstva národní bezpečnosti a následně pak vnitra. Téměř všechny agendy spojené se silniční dopravou, které doposud vykonávaly Národní výbory, přechází z civilního sektoru do sektoru ozbrojených složek.⁴⁴

Pravidla silničního provozu se na základě této normy řídila od 1. července 1953 do 31. srpna 1956. Změn oproti předchozí úpravě nebylo příliš mnoho. Za všechny uvádím alespoň jednu, která se vztahuje k řešení odhalených přestupků.

- ★ *„Za dopravní přestupek může dopravní inspektorát uložit písemné pokárání, vyměnit kupón, který tvoří přílohu k řidičskému průkazu a do něhož se proděravěním vyznačují uložené tresty, za kupón vyššího čísla nebo pokutu do 600,- Kč. Závažnější přestupky projednává tříčlenná komise dopravního inspektorátu, která kromě pokárání nebo výměny kupónu může uložit pokutu do 2000,- Kč; vedle těchto trestů může komise odejmout řidičský průkaz dočasně nebo trvale.“*⁴⁵

⁴³ Svátek, Z. Příloha Metodického zpravodaje autoškol – BESIP – 2003 Praha: Autoklub České republiky, s. 5.

⁴⁴ Svátek, Z. Příloha Metodického zpravodaje autoškol – BESIP – 2003 Praha: Autoklub České republiky, s. 6.

⁴⁵ Svátek, Z. Příloha Metodického zpravodaje autoškol – BESIP – 2003 Praha: Autoklub České republiky, s. 6.

Ostatní změny se týkaly především rychlosti jízdy za různých povětrnostních podmínek a způsobům chování řidičů při přejíždění železničních přejezdů.

Další v pořadí byla vyhláška ministerstva vnitra č. 145/1956 Ú.l., s platností od 1. září 1956 do 31. prosince 1960. Tato norma nijak významně nepřispěla ke změně dosavadních pravidel, opět dochází pouze k drobným úpravám týkajícím se rychlosti jízdy a přejíždění železničních přejezdů. Pro řidiče je zaveden zcela nový pojem „mírná rychlost“⁴⁶.

Období 1961 až 2000

V tomto období je kompletní agenda spojená s tvorbou pravidel silničního provozu zcela plně v kompetenci ministerstva vnitra. Postupně vychází několik nových vyhlášek, které svým obsahem reagují na měnící se společenské potřeby související se zvýšeným provozem dopravních prostředků, na stále narůstající hustotu silničních sítí, na měnící se kvalitu pozemních komunikací a samozřejmě i na mezinárodní dohody, které tehdejší Československo ratifikovalo.

Jak bylo uvedeno výše, bylo nutné reagovat na nově vznikající společenské potřeby. Na základě toho je vydána vyhláška ministerstva vnitra č. 141/1960 Sb., která nově stanovuje pravidla silničního provozu u nás. Tato norma byla reakcí především na rychle se rozvíjející oblast motorismu v našich zemích, ale i ve světě. Navíc některá předchozí ustanovení byla příliš složitá a bylo je třeba zjednodušit (např. ustanovení o jízdě křižovatkou). Kromě toho nově upravovala naše národní předpisy tak, aby byly v souladu s mezinárodními dohodami, které Československá republika ratifikovala (viz výše - Ženeva 1949).⁴⁷

Nově se zavádí pojem „uzavřená obec“, který nahrazuje dosavadní „uzavřenou osadu“. Sjednocuje také maximální rychlost jízdy v uzavřené obci na 50 km/h⁴⁸, zvyšuje se také nejvyšší dovolená rychlost jízdy pro autobusy a nákladní automobily, a to na 80 km/h⁴⁹.

⁴⁶ Vyhláška č. 145/1956 Ú.l., „*Mírná rychlost*“ – v rámci této normy se mírnou rychlostí rozumí rychlost jízdy do 25 km/h; takovou rychlostí musí jet řidič například za husté mlhy.

⁴⁷ Svátek, Z. Příloha Metodického zpravodaje autoškol – BESIP – 2003 Praha: Autoklub České republiky, s. 7 - 8.

⁴⁸ Vyhláška č. 141/1960 Sb., kterou se vydávají pravidla silničního provozu § 20 odst. 2

⁴⁹ Vyhláška č. 141/1960 Sb., kterou se vydávají pravidla silničního provozu § 20 odst. 6

Důležitou novinkou této vyhlášky je také zavedení vodorovných dopravních značek.

Krátký exkurz:

„Vydání vyhlášky č. 141/1960 Sb., doprovází dvě zcela netradiční zajímavosti. První z nich je fakt, že na přípravách a tvorbě této normy se kromě pracovníků ministerstva vnitra podíleli i sami řidiči. Ministerstvo vnitra uspořádalo v roce 1958 mezi motoristy anketu, jejíž výsledky následně promítlo i do samotného znění výše uvedené vyhlášky. Druhou, dovoluji si říci raritou tohoto období, byl stav, kdy na území celé Československé republiky platila výše uvedená vyhláška, s výjimkou hlavního města Prahy, kde od 15. října 1956 až do 31. prosince 1966 (tedy i po celou dobu platnosti vyhlášky č. 141/1960 Sb.) se pravidla silničního provozu řídila vyhláškou Ústředního národního výboru hlavního města Prahy č. 183/1956 Ú.l., kterou se vydává dopravní řád pro hlavní město Prahu. Jinými slovy lze konstatovat, že pravidla silničního provozu na území hlavního města se odlišovala od celostátní úpravy a naopak.“⁵⁰

Spíše pro zajímavost uvádím několik rozdílů z tohoto dopravního řádu:

- a) „předjíždění kolejových vozidel vlevo je zakázáno,
- b) kontrolní orgány mohou zakázat v Praze jízdu vozidlům, která jsou znečištěna nad obvyklou míru,
- c) jsou jmenovitě stanoveny ulice ve vnitřní Praze, na kterých není dovoleno stát,
- d) stání vozidel na ulicích přes celou noc, pokud se tím má nahradit garážování není dovoleno; k tomuto účelu musí být použito parkovišť nebo zvlášť označených prostorů“.⁵¹

Zejména realizaci ustanovení uvedeného pod bodem d) si dnes, v hlavním městě, nedokážu prakticky vůbec představit.

V tomto období také finišují přípravy na změny v mezinárodních předpisech silničního provozu a to na Úmluvě o silničním provozu a Úmluvě o silniční signalizaci.⁵²

⁵⁰ Svátek, Z. Příloha Metodického zpravodaje autoškol – BESIP – 2003 Praha: Autoklub České republiky, s. 7.

⁵¹ Svátek, Z. Příloha Metodického zpravodaje autoškol – BESIP – 2003 Praha: Autoklub České republiky, s. 8.

⁵² Oba dokumenty následně byly přijaty na světové konferenci Organizace Spojených národů ve Vídni, dne 8. listopadu 1968. (Zdroj: http://cs.wikipedia.org/wiki/Pravidla_silni%C4%8Dn%C3%ADho_provozu)

Tyto nové mezinárodní předpisy byly v podstatě reakcí na velmi rychlý rozvoj motorismu nejen u nás, ale i v celé Evropě a světě. Původní předpisy (Ženeva 1949 – viz výše) přestávaly být aktuálními a bylo tedy nutné a společensky potřebné je zrevidovat.

V tomto ohledu je třeba i dnes pochválit tehdejší ministerstvo vnitra, které velice rychle reagovalo na nově vznikající mezinárodní dohody o pravidlech silničního provozu a již v roce 1966, tedy dva roky před ratifikací výše uvedených mezinárodních smluv, vydává zcela novou právní normu, kterou je vyhláška ministerstva vnitra č. 80/1966 Sb., o pravidlech silničního provozu, ve které se již promítly připravované mezinárodní změny v silniční dopravě.⁵³ Tato vyhláška nabyla účinnosti 1. ledna 1967 a platila na našem území až do 31. prosince 1975. V roce 1971 dochází k novelizaci tohoto předpisu, kdy federální ministerstvo vnitra vydává vyhlášku č. 42/1971 Sb., kterou se mění a doplňuje vyhláška č. 80/1966 Sb., o pravidlech silničního provozu, s účinností od 1. července 1971. Kromě mnoha drobných úprav přináší dvě zcela zásadní. První z nich se týká přejíždění železničních přejezdů s pomalu kmitajícím bílým světlem⁵⁴, mnohem významnější důvodem této novely je připravované otevření prvního úseku dálnice D1, kdy tedy vzniká neodkladná společenská nutnost upravit pravidla silničního provozu na tomto typu pozemní komunikace⁵⁵.

Následující změna přichází v roce 1975, kdy federální ministerstvo vnitra vydává vyhlášku č. 100/1975 Sb., o pravidlech silničního provozu, která z pohledu délky své platnosti, je skutečnou „rekordmankou“ v povalečném období legislativního vývoje silničních pravidel u nás. Považme, že tento předpis byl účinný od 1. ledna 1976 až do 31. prosince 1989, tedy plných 14 roků. Objevíme v ní celou řadu novinek, které souvisí s rozvojem a zvyšující se kvalitou našich silničních sítí. Mezi tyto novinky můžeme zařadit například jízdu v jízdních pruzích jak v obci, tak i mimo ni, změnami také prošla ustanovení o osvětlení vozidel a v neposlední řadě se změny dotkly i rychlosti jízdy.⁵⁶

⁵³ Svátek, Z. Příloha Metodického zpravodaje autoškol – BESIP – 2003 Praha: Autoklub České republiky, s. 8.

⁵⁴ Vyhláška federálního ministerstva vnitra č. 80/1966 Sb., o pravidlech silničního provozu § 20a. „ Na železniční přejezd, na němž pomalu kmitající bílé světlo uvědomuje účastníky silničního provozu, že se k železničnímu přejezdu neblíží vlak nebo jiné železniční vozidlo, se nevztahují ustanovení § 20 odst. 1, odst. 2 písm. a) c) d) e) a odst. 4; řidič je povinen již od vzdálenosti 50 m před železničním přejezdem a při jeho přejíždění jet rychlostí nejvýše 50 km za hodinu.“

⁵⁵ Vyhláška federálního ministerstva vnitra č. 80/1966 Sb., o pravidlech silničního provozu, část IV., Zvláštní ustanovení o provozu na dálnicích, §§ 47 – 52

⁵⁶ Svátek, Z. Příloha Metodického zpravodaje autoškol – BESIP – 2003 Praha: Autoklub České republiky, s. 9.

„Mimo obec se na silnici s vozovkou o dvou nebo více jízdních pružích vyznačených na vozovce v jednom směru jízdy jezdí v pravém jízdním pruhu. V ostatních jízdních pružích smí řidič jet, jestliže je to nutné k objíždění nebo předjíždění. Při odbočování vlevo je řidič povinen užít levého jízdního pruhu“.⁵⁷

„V obci smí řidič motorového vozidla na silnici s vozovkou o dvou nebo více jízdních pružích vyznačených na vozovce v jednom směru jízdy užít k jízdě kterýkoliv jízdní pruh. Pak se nepovažuje za předjíždění, jedou-li vozidla v jednom z jízdních pruhů rychleji než vozidla v jiném jízdním pruhu“.⁵⁸

Jestliže předchozí vyhláška s dopravními předpisy držela primát v délce své platnosti, její nástupkyně vyhláška federálního ministerstva vnitra č. 99/1989 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, je mimořádná tím, že byla přijata těsně před pádem komunistického režimu v tehdejší Československé socialistické republice, a i přesto, že byla přijata tehdejší vládní a mocenskou garniturou, dokázala zakotvit v našem právním systému na celých 11 roků, tedy od 1. ledna 1990 až do 31. prosince 2000.

Také tato norma přináší některé významné změny oproti dosavadní úpravě pravidel silničního provozu. Nově je zavedena povinnost užívat bezpečnostní pásy i při jízdě v obci⁵⁹, osoby mladší 12 let a s tělesnou výškou menší než 1,5 m se nesmí přepravovat na sedadle vedle řidiče⁶⁰, poprvé jsou stanovena pravidla pro provoz v obytné a pěší zóně⁶¹.

Silniční provoz šel v porevolučním období velmi rychle kupředu, ale především nezadržitelně narůstal počet motorových vozidel na našich silnicích. Nově vyráběná vozidla byla technicky na mnohem dokonalejší úrovni, avšak na druhou stranu tím, že byla schopna dosahovat vyšších rychlostí, stávala se nebezpečnějšími pro ostatní účastníky silničního provozu, zejména chodce. Ministerstvo vnitra na tuto situaci reaguje vydáním vyhlášky č. 223/1997 Sb., kterou se mění a doplňuje vyhláška

⁵⁷ Vyhláška federálního ministerstva vnitra č. 100/1975 Sb., o pravidlech silničního provozu § 8 odst. 4

⁵⁸ Vyhláška federálního ministerstva vnitra č. 100/1975 Sb., o pravidlech silničního provozu § 8 odst. 5

⁵⁹ Vyhláška federálního ministerstva vnitra č. 99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích § 6 odst. 2

⁶⁰ Vyhláška federálního ministerstva vnitra č. 99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích § 39 odst. 2

⁶¹ Vyhláška federálního ministerstva vnitra č. 99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích § 65 odst. 1-3

federálního ministerstva vnitra č. 99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích a s účinností od 1. října 1997 zavádí několik změn do silničních pravidel.⁶²

Mezi ty nejpodstatnější patří zvýšení rychlosti jízdy na dálnici a silnici pro motorová vozidla z původních 110 km/h na 130 km/h, naopak v obci se maximální rychlost jízdy snížila z 60 km/h na 50 km/h, dále jsou zavedeny dvě zcela nové dopravní značka, a to „Kolona“ a „Únikový pruh“.⁶³

V této podobě pravidla silničního provozu vydržela až do, z odborného hlediska, „zlomového“ roku 2000, kdy byla série vyhlášek vydávaných ministerstvem vnitra nahrazena zcela novým zákonem⁶⁴, kterému bude věnována následující část textu.

Shrnutí:

V této části textu jsem se pokusil o stručné nastínění toho, jak se vyvíjely dopravní předpisy na našem území. Tyto předpisy vznikaly, a také se v jednotlivých obdobích měnily, na základě mocenského vlivu, tehdy vládnoucích politických garnitur. Nicméně z výše uvedeného lze jednoznačně vyvodit, že tyto změny v pravidlech silničního provozu probíhaly vždy v souladu se společenskými potřebami dané doby. Jejich obsahem bylo nejen řešení těchto pravidel, ale můžeme zde vyčíst i jakýsi záměr preventivního působení v oblasti životního prostředí, ohleduplnosti vůči ostatním účastníkům silničního provozu, což zcela jistě významně přispělo ke správnému fungování celé společnosti.

1.2 SOUČASNOST PRAVIDEL SILNIČNÍHO PROVOZU

Jak bylo uvedeno dříve, ke zcela zásadním změnám v oblasti dopravních předpisů dochází v roce 2000. Můžeme mluvit doslova a do písmene o důležitém milníku v historii vývoje a tvorby novodobých pravidel silničního provozu, a to hned minimálně

⁶² Svátek, Z. Příloha Metodického zpravodaje autoškol – BESIP – 2003 Praha: Autoklub České republiky, s. 9.

⁶³ Vyhláška ministerstva vnitra č. 223/1997 Sb., Čl. I. bod 2,3 a 12

⁶⁴ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

ze dvou důvodů. Prvním z nich je fakt, že po několika desetiletích vychází, oproti předchozím obdobím, nová pravidla silničního provozu ve formě zákona. V roce 2000 je tedy vydán z.č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, který s účinností od 1. ledna 2001 zcela nahrazuje dosavadní pravidla silničního provozu tak, jak byla stanovena předchozí vyhláškou č. 99/1989 Sb. Druhou významnou změnou bylo, že převážná část dopravních agend, vykonávaných do nabytí účinnosti tohoto zákona složkami ministerstva vnitra, byla zpět převedena do civilního sektoru, tedy do rukou veřejné státní správy. V podstatě se dá o tomto kroku říci, že jde o návrat do doby před 1. červencem 1953. Původně byly tyto pravomoci převedeny na okresní úřady, ovšem po jejich zániku k 31. prosinci 2002, resp. od 1. ledna 2003, tyto činnosti vykonávají obecní úřady obcí s rozšířenou působností, popřípadě magistráty statutárních měst. Metodicky potom tyto organizace vede, případně provádí kontrolu nad jejich činností, místně příslušný krajský úřad a v celostátním měřítku Ministerstvo dopravy ČR.⁶⁵

Ministerstvo vnitra, přesněji řečeno Policie České republiky, na základě ustanovení tohoto zákona vykonává pouze dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu na pozemních komunikacích⁶⁶.

Přijetí zákonné formy pravidel silničního provozu mělo ovšem i jiné, zástupné důvody. Jedním z nich byla situace, kdy „nepřizpůsobiví“ řidiči se při řešení svých přestupků dovolávali Listiny základních práv a svobod⁶⁷, která ve svém Čl. 4 odst. 1 mimo jiné říká: „...povinnosti mohou být ukládány toliko na základě zákona a v jeho mezích a jen při zachování základních práv a svobod“. Tito řidiči se snažili zpochybnit spáchání svého přestupku tím, že vyhláška není zákon a neporušili tak žádnou ze zákonných norem.

Z pohledu řidičů, coby nejčastějších účastníků silničního provozu, byly samozřejmě nejdůležitější změny, které se bezprostředně týkaly pravidel silničního provozu. Tyto novinky sledovaly především dva směry. Jedním z nich bylo stanovit nová pravidla

⁶⁵ Svátek, Z. Příloha Metodického zpravodaje autoškol – BESIP – 2003 Praha: Autoklub České republiky, s. 10.

⁶⁶ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích § 124 odst. 9

⁶⁷ Zákon č. 2/1993 Sb., Listina základních práv a svobod je součástí ústavního pořádku České republiky. Základní práva a svobody obsažené v Listině v zásadě vyjadřují vztah mezi státem a občanem. Práv a svobod zakotvených v Listině se zpravidla může domáhat každý, jen některá práva a svobody jsou vázané na státní občanství.

silničního provozu tak, aby odpovídala tehdejšími společenskými potřebám České republiky a současně, v návaznosti na plánované přistoupení naší země do EU, směřovala ke sjednocení našich národních norem s právními předpisy Evropské unie.

Tyto změny přinesly některé z nových povinností pro řidiče, objevují se zde zcela nové základní pojmy (např. zádržný bezpečnostní systém⁶⁸), ruší se možnost přepravy osob v ložném prostoru nákladního automobilu, dochází ke zcela zásadnímu rozdělení řidičských oprávnění na nové skupiny a podskupiny, mění se také věkové hranice pro jejich získání.

Změny se však nedotkly jen pravidel silničního provozu a skupin řidičského oprávnění. V novém zákoně je také zcela nově zakotven tzv. „**Registr řidičů**“⁶⁹, který má na starosti veškerou evidenci údajů o řidičích motorových vozidel. Rovněž ustanovení o řidičských průkazech, které až doposud byly obsahem vyhlášky ministerstva vnitra č. 87/1964 Sb., se staly součástí nového zákona.

Tento zákon tak v letech 2000 - 2001 nastavil zcela nový trend při přijímání, vydávání a realizaci pravidel silničního provozu v České republice. Nicméně, i přesto, že tento zákon v době svého vzniku řešil aktuální společenské problémy, nevyhnul se, tak jako mnoho dalších právních norem, výrazným novelizacím.

Jednou ze zcela zásadních a pro řidiče významných novel, na kterou bych rád upozornil, spadá do roku 2006, kdy 1. července vstoupil v účinnost z.č. 411/2005 Sb., který mimo jiného umožnil obecní policii měření rychlosti jízdy, mnohem podstatnější změnou však bylo zavedení tzv. „Bodového hodnocení řidičů“⁷⁰.

Obecně lze říci, že jde o přidělování příslušného počtu trestných bodů řidičům, kteří se dopustí přestupku proti zákonu, tento přestupek je spolehlivě prokázán a zákonem je

⁶⁸ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích § 2 písm. ii – „zádržný bezpečnostní systém je zařízení schválené podle zvláštního právního předpisu²⁾ a určené k zajištění bezpečnosti přepravovaných osob; zádržným bezpečnostním systémem je bezpečnostní pás nebo dětský zádržný systém (dále jen „dětská autosedačka“).

⁶⁹ Registr řidičů – vede údaje i o neřidičích. Tedy i o osobách, které nevlastní řidičské oprávnění a i přesto se například dopouští přestupků proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. (Zdroj: Hlava IV. z.č. 361/2000 Sb.)

⁷⁰ Bodové hodnocení řidičů – institut zařazení do našeho právního systému z důvodu zvyšujícího se počtu dopravních nehod a jejich následků. Má být řidičům jakousi hrozbou před páchaním přestupků proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. (Zdroj: Hlava V. z.č. 361/2000 Sb.)

zařazen do bodového hodnocení řidiče. Jestliže řidič získá 12 trestných bodů, čeká jej roční distanc za volantem a následné přezkoušení z odborné způsobilosti, které musí být doloženo posudkem praktického lékaře o zdravotní způsobilosti řidiče, včetně dopravně psychologického vyšetření⁷¹.

Na tomto místě bych rád upozornil na jednu důležitou skutečnost, která je mnohdy médií, ale bohužel i odborníky z oblasti silniční dopravy, nepřesně interpretována, což je mnohdy jen smutný obrázek toho jakými vědomostmi a znalostmi disponují lidé, kteří denně s tímto zákonem pracují. Na základě výše uvedeného je jasné, že každý řidič začíná s bodovým kontem 0 trestných bodů a trestné body za spáchané přestupky se mu přičítají⁷². Nikoli tedy, jak mnoho tzv. „odborníků“ od celkového počtu 12 bodů odečítá řidičem získané trestné body.

Zákon č. 297/2011 Sb., je „nejčerstvější“ novelou tohoto zákona. Bohužel však ne zrovna nejšťastnější. Vezmeme-li v potaz, že tento zákon nabyl účinnosti 19. ledna 2013 a již velmi krátce od této doby, volá odborná veřejnost po jeho novelizaci, potom, a to zcela oprávněně, můžeme hovořit o tom, že nenaplnil svůj účel. Navíc některá ustanovení jsou nesrozumitelná a nejasná i dlouholetým odborníkům v dané oblasti. Tato novela sebou přináší nové rozdělení skupin řidičských oprávnění⁷³ (původní podskupiny ŘO jsou zrušeny a nahrazeny skupinami), novinkou je rovněž objektivní odpovědnost provozovatele vozidla⁷⁴, či ustanovení týkající se celní správy, která je nově oprávněna zastavovat z jedoucího vozidla pomocí nápisu STOP⁷⁵.

Pokud se zamyslím nad historií tohoto zákona a jeho novelizací, nemohu se vyhnout rozporuplným pocitům. Zcela jistě šlo v době jeho vydání o převratnou novinku, kterou odborná veřejnost s otevřenou náručí přivítala. Nicméně i ve svých počátcích se musel potýkat s drobnými nedostatky, které se podařilo velmi brzy odstranit. Následovalo několik důležitých a významných novel spojených jednak se změnami společenských potřeb u nás, ale především spojených s přístupem ČR do Evropské unie. Bohužel ne vždy se tato novelizace zákona úplně povedla, a tak dochází k tomu, že novela stíhá

⁷¹ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích § 123d odst. 3

⁷² Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích § 123b

⁷³ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích § 80a

⁷⁴ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích § 79 odst. 2

⁷⁵ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích §§ 125f – 125i

novelu a zákon se tím mnohdy stává nepřehledným. Pokud vezmu v potaz, že tento zákon doznal v průběhu téměř 13 roků své platnosti celkem 40 novelizací, pak je nutné se zamyslet, zda by opravdu nebylo vhodnější nahradit tento zákon zcela novým, který by odpovídal současné legislativě jak na národní, unijní i mezinárodní úrovni tak, jak po tom volá odborná veřejnost z oblasti dopravy.

Shrnutí:

Po revolučním roce 1989 se velice významně mění společenské potřeby a na tyto musí společnost reagovat změnami legislativy. Tyto změny se nevyhnuly ani oblasti silniční dopravy, resp. pravidel silničního provozu. Tento společenský tlak, který neustále sílil, vyvolal reakci, která vyústila v roce 2000 k přijetí zcela nové právní normy, kterou byl zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Tento počín našich zákonodárců byl převratný hned v několika směrech. Po dlouhých letech jsou tzv. „socialistické“ dopravní vyhlášky nahrazeny zákonnou normou, dochází k úpravě některých stávajících pravidel a vzniku pravidel zcela nových, ovšem naprosto zásadní změnou je převod většiny agend souvisejících se silniční dopravou, od složek ministerstva vnitra, zpět do civilního sektoru, tedy do rukou veřejné státní správy.

2. SPOLEČENSKÝ VÝZNAM EDUKACE V AUTOŠKOLÁCH

Autoškolství má v našich zemích dlouholetou tradici, která se v podstatě datuje do období, kdy se na silnicích ve větší míře objevují první motorová vozidla, a je tedy nutné správným způsobem připravit řidiče těchto dopravních prostředků pro jízdu tak, aby dokázali dané vozidlo ovládat a současně při jízdě dodržovat platné předpisy.

Kromě toho v minulosti bylo, v současnosti je, a i do budoucna bude nutností přizpůsobovat systém provádění výuky v autoškolách, ale i závěrečných zkoušek žadatelů o řidičské oprávnění, aktuálním společenským podmínkám, hodnotám a potřebám dané společnosti.

I přes neustále se zlepšující statistické údaje v počtech dopravních nehod a usmrcených, či zraněných při dopravních nehodách, je třeba neustále v rámci edukačního procesu v autoškolách připomínat žákům statistiky nehodovosti a jejich následků, jako jakési memento, a působit tak pozitivně na jejich myšlení a chování v rámci silničního provozu tak, aby sami byli schopni předcházet těmto rizikovým situacím, popřípadě je úspěšně odvracet, či zvládat.

Mimo to i společnost jako celek nese svůj díl odpovědnosti nad úspěšností celého tohoto procesu, který rozhodně úspěšným absolvováním zkoušek v autoškole nekončí. Ba naopak je zde patrná biodromálnost tohoto procesu. Jinými slovy lze tento proces nazvat jako celoživotní, kdy začínáme s dopravní výchovou již u dětí, následuje příprava v autoškolách a následné zdokonalování se v řidičském umění. Stát by tak neměl nečinně přihlížet „s rukama založenýma v kapsách u kalhot“, ale naopak měl by aktivně vytvářet různé dlouhodobější strategie, které by měly zajistit to, aby výše uvedený trend v poklesu počtu dopravních nehod nebyl pouze krátkodobým společenským jevem, ale aby tyto statistické údaje měly dlouhodobě klesající tendenci.

V následujícím textu této kapitoly bych se rád pokusil o stručné přiblížení jednotlivých, výše uvedených, oblastí života společnosti.

2.1 HISTORICKÝ VÝVOJ AUTOŠKOLSTVÍ U NÁS

Průkopníkem automobilismu u nás byl baron Theodor von Liebieg, který si v roce 1893 pořídil automobil značky Benz Victoria a začal se s ním „prohánět“ po českých cestách. Šlo doslova o „prohánění“ v pravém slova smyslu, protože k řízení tehdy nebylo potřeba vlastnit žádný řidičský průkaz, neexistovaly žádné dopravní značky, ale především pravděpodobnost toho, že potkáte jiné auto na silnici, byla asi taková, jako potkat lva na severním pólu. Skutečně, v této době, kdy baron Liebieg křižoval naše cesty, bylo v celém rakousko – uherském mocnářství možno spatřit pouhopouhé tři automobily.⁷⁶

Nicméně technický pokrok šel velmi rychle kupředu, na silnicích se začalo objevovat mnohem více různých typů motorových vozidel a tato skutečnost sebou přináší vydávání prvních dopravních předpisů (viz předchozí kapitola) a vzniká tak potřeba vzniku prvních autoškol, které naučí řidičské adepty nejen dokonale ovládat motorová vozidla, ale seznámí je rovněž s těmito pravidly silničního provozu. Ovšem ještě před vznikem prvních autoškol, museli budoucí řidiči vykonat předepsanou zkoušku před speciální komisí. Tyto komise měly svá sídla v Praze, Brně, Plzni, Pardubicích, Liberci a Mladé Boleslavi.⁷⁷

Podle dochovaných písemných materiálů byla první autoškola u nás založena roku 1907, a to v Mladé Boleslavi, jako součást tehdejší továrny Laurin & Klement⁷⁸. Tato autoškola však připravovala především řidiče z povolání, tzv. „chauffeury“⁷⁹.

První „netovární“ autoškolou v českých zemích, pak byla s největší pravděpodobností pardubická autoškola p. Vincence Chromáka, kterou založil v roce 1910. Tato autoškola se zaměřovala na přípravu řidičů profesionálů, současně však pořádala kursy i pro ostatní



⁷⁶ <http://www.vcm.cz/program/displays/autoskola.html>

⁷⁷ <http://auto.aktualne.centrum.cz/clanek.phtml?id=682738>

⁷⁸ Laurin & Klement – továrna pro výrobu vznikla v Mladé Boleslavi v tehdejším Rakousku – Uhersku. Společnost založili v roce 1895 knihkupec Václav Klement a strojí zámečnick Václav Laurin. Podnětem k založení byla reakce na Klementovu česky psanou reklamaci německého jízdního kola značky Neumann & Seidl, kdy mu firma odpověděla, že reklamační musí být napsána „ve srozumitelném jazyce“. Proto začal s Václavem Laurinem vyrábět vlastní kola, která nesla vlasteneckou značku „Slavia“. (Zdroj: http://cs.wikipedia.org/wiki/Laurin_a_Klement)

⁷⁹ Chauffeur – odtud počestělé „šofér“. (Zdroj: <http://slovníky.lingea.cz/Home.aspx?set=gecz&w=Chauffeur>)

zájemce z řad běžných občanů. Tento kurs měl délku 30 dnů a v jeho průběhu si museli jeho účastníci osvojit znalosti v platných zákonech a dopravních předpisech a dovednosti v praktickém řízení automobilu. Vznik autoškol v dalších městech na sebe nenechal dlouho čekat. Nově se otvírají první autoškoly v Praze a Prostějově.⁸⁰

Dopravních i technických předpisů neustále přibývalo a na tuto skutečnost musely autoškoly reagovat kvalitnějším výukovým programem v rámci přípravy budoucích řidičů. V učebnách se tak již objevují technické pomůcky, první modely a obrázky automobilových ústrojí. Tehdejší závěrečná zkouška byla složena z praktické jízdy pod dohledem inspektora a ústního pohovoru, kde žadatel prokazoval znalosti z dopravních předpisů a údržby vozidla. Z uvedeného je patrné, že již v této době se osnovy pro výuku a výcvik žadatelů o řidičský průkaz, ani jejich závěrečné přezkoušení, příliš principiálně nelišily od současného pojetí (viz níže kap. 3 a 4).

Opravdovou raritou a světovým unikátem meziválečného období je český vynález – motocykl s dvojitým řízením, který „umožňoval výcvik žáka společně s instruktorem, který mohl v případě jeho pochybení zasáhnout“⁸¹. K jeho velkému rozšíření dochází až v 60. letech 20. století, kdy byla zahájena jeho sériová výroba. Nicméně tento systém se při výcviku v našich autoškolách používá doposud. (Příloha P I.)

Po II. světové válce a politických změnách v roce 1948 přechází autoškoly v roce 1950 pod správu Autoklubu a následně o rok později se stávají složkou Svazarmu⁸². Postupně dochází ke sjednocování učebních osnov tak, aby byly v celém tehdejší Československu jednotné. V počátku šedesátých let minulého století se rovněž objevují první řidičské trenažéry. Jejich masivní nasazení do výcviku je však datováno do roku 1966, kdy bylo započato s jejich sériovou výrobou. Zcela zásadním letopočtem pro naše autoškolství je rok 1971, kdy je zavedena do našich autoškol tzv. „**vícefázová příprava**“. Tento způsob přípravy byl rozdělený na jednotlivé fáze, které musel žadatel o řidičský průkaz úspěšně zvládnout, aby mohl být předveden k závěrečné zkoušce. Nejprve museli žáci autoškol získat čistě teoretické znalosti, aby je mohli následně

⁸⁰ <http://auto.aktualne.centrum.cz/clanek.phtml?id=682738>

⁸¹ http://hradecky.denik.cz/zpravy_region/pardubicka-autoskola-slavi-uz-sto-let-patrila-1ce8.html

⁸² **Svazarm** – Svaz pro spolupráci s armádou byla československá branná organizace ustavená 4. listopadu 1951 po vzoru sovětského DOSAAF. Svazarm sdružoval zájemce o některé odbornosti, kteří tak byli pod kontrolou. Pouze pod hlavičko Svazarmu mohli pracovat například kynologové, střelci, radioamatéři či sportovní letci. Spadaly pod něj také autoškoly. (Zdroj: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Svazarm>)

využít při praktické části jejich přípravy, která se skládala z jízdy na trenažéru, na autocvičišti, a teprve následně mohli vyrazit na jízdy do běžného provozu. Tento systém výuky a výcviku byl vysoce sofistikovaný a patřil k nejlepším v Evropě.⁸³

V této podobě fungoval systém autoškol až do počátku 90. let minulého století, kdy s účinností od 1. března 1991 se nově výcvik žadatelů o řidičský průkaz řídí vyhláškou federálního ministerstva dopravy č. 55/1991 Sb.⁸⁴. Na základě této vyhlášky je umožněno všem podnikatelským subjektům, pokud splní podmínky pro udělení registrace, založení vlastní autoškoly. Převážná část autoškol se tak znovu dostává do „soukromých rukou“ a začíná tak nová etapa našeho autoškolství. Bohužel ne vždy šlo o kvalitní autoškoly s patřičným personálním a technickým zázemím. Tento příliš nelichotivý fakt se brzy projevil i na kvalitě připravenosti nových řidičů do silničního provozu, kdy dochází k nárůstu nehodovosti na našich pozemních komunikacích.

Tato situace se jevila jako společensky neúnosná, a tak dotčené státní orgány připravují zcela nový předpis, který by upravoval provozování autoškol v České republice. Tato norma následně skutečně vychází na přelomu milénia, kdy tehdejší Ministerstvo dopravy a spojů ČR vydává zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů⁸⁵ (dále jen „zákon o autoškolách“). Tento zákon nabyl účinnosti 1. ledna 2001 a platí doposud. Přestože si mnozí slibovali od tohoto předpisu významný krok kupředu v přípravě žadatelů o řidičská oprávnění, opak byl pravdou. Tento zákon se hned v počátku své platnosti musel potýkat s několika nedostatky (problémy), které buď neřešil vůbec, nebo nejasně. Bohužel některé z původních nedostatků tohoto zákona jsou v něm doposud, a to i přes to, že za dobu své platnosti prodělal již 14 novelizací.

Tento zákon bude podrobněji popsán níže v textu, proto nepovažuji za podstatné ho v této kapitole více rozebírat.

Spíše jsem chtěl poukázat na fakt, že ne vždy převedení určité lidské činnosti do privátního sektoru je tím nejsprávnějším krokem. Z evropské „extratřídy“

⁸³ <http://www.vcm.cz/program/displays/autoskola.html>

⁸⁴ Vyhláška č. 55/1991 Sb., o výcviku a zdokonalování odborné způsobilosti řidičů silničních motorových vozidel.

⁸⁵ Zákon č. 247/2000 Sb., zákon o autoškolách – vychází jako tzv. „zákonná norma“. Tedy předpis, který má zákonnou podobu. Doposud tuto oblast upravovaly pouze podzákonné normy, ve formě vyhlášek.

v roce 1990, kdy autoškoly byly součástí tehdejšího Svazarmu, se naše autoškolství v průběhu 20 roků kvalitativně výrazně propadlo, a to na úroveň pouhého průměru a bude tak velice obtížným úkolem znovu se vyšplhat na vrcholné příčky, které nám v této oblasti v minulosti patřily.

2.2 SILNIČNÍ DOPRAVA A SPOLEČNOST

Ve společenském životě dnešních lidí hraje doprava jednu z nejvýznamnějších rolí. Jinými slovy lze konstatovat, že pro život současné postmoderní společnosti má natolik nezastupitelnou funkci, že si nikdo z nás nedokáže představit žádnou z činností moderního člověka, ve které by své uplatnění doprava nenalezla.⁸⁶

Doprava po silnicích, jako jedna ze složek dopravy, se tak stává každodenní součástí našeho vlastního i celospolečenského života. Hokeš k tomuto uvádí: „ *Dnes si již nelze dost dobře představit pravidelný chod národního hospodářství bez každodenní práce řidičů všech druhů vozidel. A je celá řada dalších povolání, jejichž součástí je i řízení motorového vozidla.*“⁸⁷

Silniční doprava se však velice často stává i součástí našeho soukromého života, aniž si to kdokoli z nás příliš uvědomuje. Ukažme si to na několika typických příkladech. Například taková doprava do zaměstnání. Mnoho lidí využívá vlastního dopravního prostředku právě k uspokojení této osobní potřeby⁸⁸. Dalšími příklady pak mohou být každodenní nákupy, či dovolená s rodinou. Jistě bychom našli celou řadu dalších oblastí soukromého života, kde dopravu využíváme (zájmová činnost, koníčky, doprava k lékaři apod.).

Jestliže je tedy doprava každodenní součástí života dnešní společnosti, potom by i společnost měla vytvářet podmínky pro rozvoj motorismu u nás. Pokud to společnost myslí s rozvojem silniční dopravy skutečně vážně, musí neustále vytvářet nové, stále se zdokonalující dopravní systémy, které umožní bezpečnější, příjemnější a pohodlnější

⁸⁶ Centrum služeb pro silniční dopravu. Dopravní psychologie. Pardubice: CSPSD, 2008, s. 3.

⁸⁷ Hokeš, V. a kol. Učebnice pro autoškoly. Praha: Naše vojsko, 1989, s. 5.

⁸⁸ Potřeba – je v ekonomice a psychologii subjektivně pocíťovaný nedostatek něčeho nezbytného. (Zdroj: http://www.az-encyklopedie.info/p/22234_Pot%C5%99eba/)

cestování po našich pozemních komunikacích.⁸⁹

Jinými slovy je třeba vytvářet kvalitní dopravní prostředí, které zajistí výše uvedené podmínky. Zde je zcela na místě upozornit na některé problematické prvky, které mohou do značné míry ovlivnit nepřiměřenou reakci řidiče na danou situaci v silničním provozu. Nabízí se tak hned dvě otázky: „Může společnost nějak ovlivnit, to jak se řidič zachová?“ a druhá „Pokud se řidič zachová nepřiměřeně, může to naopak ovlivnit nějakým způsobem společnost?“. Odpověď na obě otázky můžeme jednoduše spojit. Jde v podstatě o dvě spojené nádoby, kde reakce v jedné nádobě vyvolá akci v nádobě druhé a opačně. *Jestliže bude společnost zanedbávat tvorbu kvalitního dopravního prostředí, promítne se to okamžitě v neadekvátních a nepřiměřených reakcích řidičů (agresivita, špatné vnímání...), a s tím samozřejmě dojde i k nárůstu počtu dopravních incidentů na našich silnicích, čímž tito řidiči negativně ovlivní i fungování celé společnosti, a to v mnoha jejích oblastech (vyšší náklady na léčení zraněných, poškozené životní prostředí...).* Mezi tyto problematické prvky tak můžeme zcela jistě zařadit zatáčky o malém poloměru, malou šířku vozovky, nedostatečný rozhled, zejména na křižovatkách, krajnice ve špatném technickém stavu a celou řadu dalších. Pro mnohé bude možná překvapující fakt, že na řidiče působí negativně i dlouhá, přímá a jednotvárná vozovka.⁹⁰ Toto tvrzení podporuje i následující citace:

„V normách pro projektování silnice je uvedeno, že přímé úseky nemají být dlouhé a s ohledem na únavu řidičů a na jejich vzájemné oslňování v noci. Největší délka takové přímky nemá být větší než úsek odpovídající dvěma minutám jízdy při stanovené rychlosti.“⁹¹

Jestliže tedy společnost vhodně upraví dopravní prostředí, existuje další, neméně důležitý, aspekt silniční dopravy, kterým jsou dopravní prostředky. I zde může společnost velice významně, a to především tvorbou a přijímáním kvalitní legislativy, přispět k předcházení dopravních nehod, popřípadě ke zmírnění jejich následků. V České republice tuto oblast řeší zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, který mimo jiné upravuje „*technické požadavky na provoz*

⁸⁹ Centrum služeb pro silniční dopravu. Dopravní psychologie. Pardubice: CSPSD, 2008, s. 3.

⁹⁰ Centrum služeb pro silniční dopravu. Dopravní psychologie. Pardubice: CSPSD, 2008, s. 28 - 31.

⁹¹ Centrum služeb pro silniční dopravu. Dopravní psychologie. Pardubice: CSPSD, 2008, s. 28.

silničních vozidel a zvláštních vozidel a schvalování jejich technické způsobilosti k provozu na pozemních komunikacích“.⁹²

V posledních letech se bezpečnost motorových vozidel výrazně zvýšila. Větší důraz je kladen nejen na posádku vozidla, ale i na ostatní účastníky silničního provozu, kteří při případném střetu s vozidlem nejsou tolik ohroženi na zdraví, či životě. V takovém případě hovoříme o „pasivní bezpečnosti“⁹³.

Mnohem většího pokroku však výrobci motorových vozidel dosáhli v případě tzv. „aktivní bezpečnosti vozidla“⁹⁴, kdy elektronické systémy ve vozidle pomáhají řidičům zvládnout různé nebezpečné situace, popřípadě je na možná rizika dokáží sami předem upozornit. Nejmodernější z těchto systémů dokáží pracovat i proti vůli řidiče tak, aby byla zajištěna bezpečnost osádky vozidla. Mnohé z těchto prostředků aktivní bezpečnosti známe, protože jsou dnes již běžnou součástí moderních vozidel, jen si neuvědomujeme, že do této skupiny patří. Zřejmě, i laikům, nejznámějším systémem je ABS⁹⁵, dále sem můžeme zařadit systémy jako ASR⁹⁶, ESP⁹⁷, různé parkovací systémy, kamerové systémy pro hlídání slepého úhlu zpětného zrcátka a jízdy v jízdnicích pruzích, nejnovější systémy dokonce dokáží rozpoznat a upozornit řidiče na jeho blízcí se únavu.

Kromě technických podmínek, které musí splňovat vozidla pro jízdu na pozemních komunikacích, předhání se jejich výrobci v další velmi podstatné oblasti, kterou je jejich ergonomie⁹⁸. Na této ergonomii pracují ve vývojových pracovištích automobilek konstruktéři a projektanti, kteří využívají nejnovějších vědeckých poznatků. V tomto procesu se dnes derou stále více do popředí i takové vědy jako je psychologie nebo

⁹² Zákon č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích §1 odst.1 písm. b)

⁹³ Pasivní bezpečnostní prvky vozidla – jsou takové, které v případě dopravní nehody, zmírňují její následky.

⁹⁴ Aktivní bezpečnostní prvky vozidla – jsou takové, které aktivně pomáhají řidiči předcházet dopravní nehodě.

⁹⁵ ABS - je zkratka pro Antiblockiersystem nebo také Anti-lock Brake System což znamená *protiblokovací systém*. Je to systém aktivní bezpečnosti vozidla, který zabráňuje zablokování kola při brzdění a tím ztráty adheze mezi kolem a vozovkou, čímž umožňuje zachování stability, ovladatelnosti a říditelnosti vozidla v mezních situacích (například při prudkém brzdění). (Zdroj: <http://cs.wikipedia.org/wiki/ABS>)

⁹⁶ ASR – je systém regulace prokluzu kol. Jde rozšíření systému ABS. ASR zabráňuje protáčení hnacích kol a to ve všech rychlostech, čímž zajišťuje stabilitu a ovladatelnost při akceleraci. (Zdroj: <http://cs.wikipedia.org/wiki/ASR>)

⁹⁷ ESP - Elektronický stabilizační program, označovaný zkratkou ESP z anglického *Electronic Stability Program*, je rozšíření funkce systémů ABS a ASR. Program pomáhá stabilizovat automobil pomocí přibrzdění některého z kol a omezením výkonu motoru (tedy snížením kroutícího momentu) například při rychlém průjezdu zatáčkou. (Zdroj: http://cs.wikipedia.org/wiki/Elektronick%C3%BD_stabiliza%C4%8Dn%C3%AD_program)

⁹⁸ Ergonomie – obor zabývající se studiem vztahů mezi člověkem a technickými prostředky. (Zdroj: Slovník cizích slov. Praha: Levné knihy KMa s.r.o., 2006.)

lékařství.

Většina řidičů vybírá nové vozidlo podle různých kritérií, kterými mohou být tvar auta, barva auta, velikost auta apod. Zkrátka přizpůsobují tento výběr svým potřebám a možnostem. Neměli by však při tomto výběru zapomínat také na ergonomii vozidla, tzn. na rozmístění jednotlivých ovladačů a sdělovačů tak, aby byly co nejlépe dostupné právě pro řidiče. Samozřejmě i komfort posezení na sedadlech je velice důležitým faktorem, a to především při delších cestách. Tohle všechno by si měl řidič uvědomit, předtím než se rozhodne pro koupi konkrétního vozidla, protože i drobnosti typu vyhřívání zpětných zrcátek, mu zcela jistě mohou zachránit život, zatímco stříbrná metalíza na kapotě jeho auta, střetu s jiným vozidlem určitě nezabrání.

A proč je tedy ergonomie tak důležitá? Odpověď je velmi prostá. Za prvé zvyšuje komfort při řízení vozidla a za druhé správné rozmístění ovládacích a sdělovacích prvků na vozidle odvádí v minimální míře řidičovu pozornost od dění v silničním provozu, což lze příkladně demonstrovat na následující citaci:

„Podle průzkumů je průměrný čas nutný k sledování některých prvků až překvapivě dlouhý. Např. asi nejčastěji používaný sdělovač – tachometr vyžaduje asi 0,5 s času, vnitřní zpětné zrcátko 0,7 s, ale levé vnější už 1,1 s. Sdělovač vnější teploty a rozmrazovače skla okolo jedné sekundy, avšak pohled na rádio vyžaduje 1,27 s a u 95% řidičů je to dokonce doba 2,35 s.“⁹⁹

Poslední dobou se ve vozidlech objevují navigační přístroje, které si vyžadují odvrácení řidičovi pozornosti dokonce až na dobu 6 s. Tohle je již skutečně alarmující údaj, vezmeme-li v úvahu, že vozidlo za tuto dobu, při rychlosti 100 km/h zdolá hranici okolo 170 m, při které vlastně řidič nevnímá, co se v silničním provozu kolem jeho vozidla děje.¹⁰⁰

Samozřejmě o konstrukci vozidel, jejich ovládacích a bezpečnostních prvcích by se daly popsat tisíce stran. Tento text má spíše vést k zamyšlení, že rozhodující faktory, které určují dané trendy při projektování a výrobě vozidel, nestanovují jejich výrobci,

⁹⁹ Centrum služeb pro silniční dopravu. Dopravní psychologie. Pardubice: CSPSD, 2008, s. 26.

¹⁰⁰ Centrum služeb pro silniční dopravu. Dopravní psychologie. Pardubice: CSPSD, 2008, s. 26 – 38.

ale naopak, jsou reakcí na uspokojení daných společenských potřeb. Samozřejmě, že jde o vzájemnou provázanost, protože výrobci sami mají zájem na tom, aby uspokojili potřeby svého zákazníka, a tím i celé společnosti.

Předchozí text byl věnován jednak dopravnímu prostředí, ve kterém se silniční doprava odehrává, dopravním prostředkům, které slouží k její realizaci a tomu, jakým způsobem může společnost tyto dva prvky ovlivňovat. Posledním faktorem, a to zcela nejzásadnějším, který celý „trojlístek“ prvků silniční dopravy završuje je člověk, jako hlavní článek celého dopravního systému.

Zatímco konstantnost dopravního prostředí a dopravních prostředků je poměrně spolehlivá, totéž se v žádném případě nedá říci o řidičích. Schopnosti a dovednosti každého řidiče mají své hranice. Rovněž je důležité si uvědomit, že naše řidičské kvality mohou průběžně, a to velmi výrazně, kolísat.¹⁰¹

Faktorů ovlivňujících výkon řidiče může být celá řada. Z těch nejzákladnějších jmenujme například tyto:

- a) délka praxe v řízení vozidla,
- b) zdravotní stav řidiče,
- c) únava řidiče,
- d) ovlivnění řidiče alkoholem nebo jinou návykovou látkou,
- e) technický stav vozidla,
- f) klimatické podmínky,
- f) věk řidiče a celá řada dalších faktorů.¹⁰²

Domnívám se, že jednotlivé body ovlivňující kvalitativní výkon řidiče jsou notoricky známé a není třeba je v tomto textu podrobněji rozebírat.

Schopnosti a dovednosti však nejsou jedinými složkami řidičovy osobnosti. Velký vliv na projevy jeho chování při řízení vozidla má řidičův charakter, temperament, ale také například motivace a schopnost správného vnímání dopravní situace.

¹⁰¹ Centrum služeb pro silniční dopravu. Dopravní psychologie. Pardubice: CSPSD, 2008, s. 4-5.

¹⁰² Hokeš, V. a kol. Učebnice pro autoškoly. Praha: Naše vojsko, 1989, s. 280 – 310.

„Psychologické výzkumy ukázaly, že řidiči, kteří neměli nehodu po delší období, byli ukázněnější, vyrovnanější, rozvážnější, rozhodnější, vytrvalejší, přizpůsobivější, měli vyšší úroveň duševní vyspělosti a hodnotnější zájmy než řidiči, kteří měli větší počet nehod.“¹⁰³

Z uvedené citace je patrné, že osobnost řidiče velice významně ovlivňuje to, jakým způsobem se chová při řízení vozidla. Dalším faktorem, který zásadně zasahuje do řidičského umu každého řidiče, je schopnost správného **vnímání**.

Smyslové vnímání lze chápat jako poznávací proces, který zachycuje to, co v daném okamžiku působí na smyslové orgány člověka. Tento kognitivní proces vytváří základ pro orientaci člověka v daném prostředí a situaci. Pomáhá mu při řízení jeho vlastní činnosti, sociální interakci a komunikaci, rozhodování a realizaci cílů, ale také například při řešení konfliktů.¹⁰⁴

Při řízení vozidla řidič využívá, snad jen s výjimkou chuti, všechny smyslové orgány. Sluchem dokáže zkontrolovat, zda se ve vozidle neozývají nějaké nestandardní zvuky, značící například nějakou poruchu nebo blížící se vozidlo integrovaného záchranného systému se zapnutým výstražným zvukovým znamením, či houkání drážního vozidla, které se blíží k železničnímu přejezdu. Hmatem potom řidič dokáže rozpoznat, jestli se vozidlo chová tak, jak by předpokládal v dané situaci. Například začínající smyk vozidla, zkušený řidič, mnohem dříve než na volant, rozpozná díky vjemu, který přijme do svých zad, jimiž se opírá o sedadlo. I proto je například nutné správné seřízení sedadla před jízdou. Čichem, podobně jako u sluchu, lze rozpoznat začínající poruchu na vozidle, zejména pak závad, které souvisí s možným požárem vozidla, popřípadě úniku provozních kapalin.¹⁰⁵

Nejdůležitějším a nejpodstatnějším smyslem z pohledu řidiče je však zrakové vnímání. Toto tvrzení podporuje i následující citace, která je ve své podstatě nezpochybnitelná:

„ Je potvrzeno, že 90% všech informací důležitých pro účastníky provozu je vnímáno

¹⁰³ Centrum služeb pro silniční dopravu. Dopravní psychologie. Pardubice: CSPSD, 2008, s. 6.

¹⁰⁴ Centrum služeb pro silniční dopravu. Dopravní psychologie. Pardubice: CSPSD, 2008, s. 8.

¹⁰⁵ Centrum služeb pro silniční dopravu. Dopravní psychologie. Pardubice: CSPSD, 2008, s. 11.

*opticky a jen 10% připadá na vnímání jinými smysly.*¹⁰⁶

Žáci autoškol, kteří disponují velmi krátkými zkušenostmi při řízení vozidla, mají zrakové vnímání značně omezené. Při řízení fixují svůj pohled především na nejbližší okolí a nedokáží tak vnímat to, co je od vozidla ve větší vzdálenosti, což může způsobovat problémy především při vyšších rychlostech, kdy nedokáží efektivně a včas reagovat na nově vzniklou dopravní situaci.

Zrakové vnímání se u řidičů s přibývajícím praxí v řízení vozidla neustále zdokonaluje. Jeho plné kvality je dosaženo u řidičů po ujetí zhruba 100 000 km¹⁰⁷.

V poslední době se však na našich silnicích objevuje velký nešvar, související právě s osobností člověka, potažmo řidiče, a tím je agresivita. Agresivitu lze poměrně snadno nadefinovat.

*„Agresivita je způsob chování, kdy řidič vědomě zvyšuje riziko kolize a je motivováno netrpělivostí, nepřátelstvím nebo pouze získáním času“.*¹⁰⁸

Důležité je na tomto místě upozornit na fakt, že agresivita je **naučené chování**. Tedy velice snadno může dojít k tomu, že děti se jí učí od svých rodičů a stejně tak mladí řidiči od svých kolegů na silnici, kteří se tímto způsobem chování projevují. Otázkou zůstává jak s agresivitou bojovat? Bohužel policejní aktivity a postihy přímo na silnicích nejsou zřejmě dostatečným prostředkem k jejímu odstranění. Je tedy nutné zaměřit pozornost na výchovu a prevenci před tímto typem chování na našich silnicích, a to již v rámci předškolního a školního vzdělávání a následně potom v rámci přípravy nových řidičů v autoškolách, popřípadě v rámci prohlubování jejich řidičských znalostí při pravidelných školeních řidičů profesionálů. Samozřejmě nesmíme zapomínat na vliv masmédií a pomocí dopravních kampaní v těchto sdělovacích prostředcích vyvinout snahu o to, aby se tento způsob chování podařilo z našich silnic vymýtit.¹⁰⁹

Téma této kapitoly nese název Společenský význam edukace v autoškolách. Na první

¹⁰⁶ Centrum služeb pro silniční dopravu. Dopravní psychologie. Pardubice: CSPSD, 2008, s. 8.

¹⁰⁷ Centrum služeb pro silniční dopravu. Dopravní psychologie. Pardubice: CSPSD, 2008, s. 9.

¹⁰⁸ Centrum služeb pro silniční dopravu. Dopravní psychologie. Pardubice: CSPSD, 2008, s. 24.

¹⁰⁹ Centrum služeb pro silniční dopravu. Dopravní psychologie. Pardubice: CSPSD, 2008, s. 25.

pohled by se mohlo zdát, že výše uvedený text s tímto tématem zdánlivě nijak nesouvisí. Pokud ho však podrobíme bližšímu rozboru, lze z těchto řádků vyčíst významný společenský podtext. Společnost vytváří na základě svých hodnot a potřeb legislativní podmínky pro svoje správné fungování, tedy i pro oblast silniční dopravy. Snažil jsem se o připomenutí důležitých pojmů, které s touto problematikou souvisí. Ovšem ten nejpodstatnější důvod, proč jsem výše uvedený text zařadil do této části své diplomové práce je fakt, že současný způsob výuky v autoškolách nastávající řidiče s těmito důležitými faktory silniční dopravy neseznamuje buď vůbec, nebo jen v omezené míře. Tento negativní, dlouhodobý stav pak významně ovlivňuje i celou společnost, kdy se tyto nedostatky při přípravě řidičů promítají do zvýšeného počtu dopravních incidentů, počtu usmrcených a zraněných na našich silnicích.

2.3 STATISTIKY NEHODOVOSTI, PŘÍČINY DOPRAVNÍCH NEHOD

Česká republika se svoji rozlohou, která činí 78 866 km² řadí k menším evropským státům. Její poloha v centru Evropy je však důležitým průsečíkem tranzitu mezi západem a východem a rovněž mezi jihem a severem. Tomuto faktu odpovídá i hustota naší silniční sítě, která činí přibližně 0,7 km na 1 km², čímž se naše republika řadí na přední místa v rámci Evropy.¹¹⁰

Českou republiku charakterizují v rámci evropského kontinentu i jiné dopravní statistické údaje, které však již nejsou tolik pozitivní. Podle statistických údajů dopravní nehodovosti a jejich následků se rovněž řadíme na přední místa v Evropě (především ve srovnání s vyspělými státy Evropské unie), což ale příliš lichotivý výsledek není.¹¹¹

A co to vlastně je dopravní nehoda? Výklad toho, co je považováno za dopravní nehodu se může samozřejmě lišit, a to v různém čase a prostoru. V právním systému České republiky však existuje poměrně přesné vymezení tohoto pojmu:

„ Dopravní nehoda je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci

¹¹⁰ Centrum služeb pro silniční dopravu. Zpráva BESIP 2012. Praha: MD ČR, 2013, s. 3.

¹¹¹ Budský, R. a kol. Projekt SWING – Dopravně bezpečnostní kampaně. Liberec: Roman Budský, 2011, s. 6.

*a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.*¹¹²

Vznik dopravní nehody může ovlivnit celá řada faktorů. Mezi tyto můžeme zařadit nepříznivé povětrnostní podmínky, špatný technický stav vozidla, či komunikace, střety s lesní zvěří, volně pobíhající domácí zvířata apod. Nejčastěji však odborníci na dopravní bezpečnost prezentují názor, že ve zhruba 96% se na dopravních nehodách podílí lidský faktor, resp. jeho přímé, či nepřímé selhání, přičemž z dlouhodobých statistik lze vysledovat, že člověk je přímým viníkem přibližně v 65% případech.¹¹³

Následující tabulka uvádí nejčastější přímé příčiny silničních dopravních nehod a jejich procentuální podíl na jejich celkovém počtu¹¹⁴:

Tabulka 1 – Nejčastější příčiny dopravních nehod

Příčiny dopravních nehod	% podíl na nehodách
Čistě lidský faktor	65
Člověk + pozemní komunikace	25
Člověk + vozidlo	5
Jen pozemní komunikace	2
Jen vozidlo	2
Člověk + pozemní komunikace + vozidlo	1
Celkem	100

Zdroj: zpracováno autorem

Lidský faktor je tedy jednoznačně nejčastější příčinou dopravních nehod. Lze také vyjmenovat celou řadu vlivů, které na člověka působí a výrazně tak dokáží ovlivnit riziko vzniku dopravní nehody. Do těchto vlivů můžeme zařadit:

- a) nedostatky v oblasti osobní kázně a sebeovládání,
- b) nedostatek znalostí a dovedností,
- c) nedostatek úsudkových schopností.¹¹⁵

¹¹² Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích § 47 odst. 1

¹¹³ Budský, R., a kol. Projekt SWING – Dopravně bezpečnostní kampaně. Liberec: Roman Budský, 2011, s. 6.

¹¹⁴ Budský, R., a kol. Projekt SWING – Dopravně bezpečnostní kampaně. Liberec: Roman Budský, 2011, s. 7.

¹¹⁵ Centrum služeb pro silniční dopravu. Dopravní psychologie. Pardubice: CSPSD, 2008, s. 43.

Problematickým u těchto vlivů je fakt, že na člověka působí dlouhodobě, v některých případech i trvale. Na druhou stranu mohou i na řidiče, který běžně netrpí výše uvedenými nedostatky, působit vedlejší vlivy, které působí krátkodobě, lépe řečeno přechodně a mohou rovněž velmi významně přispět ke vzniku dopravní nehody. Do těchto přechodných vlivů můžeme zařadit:

- a) únavu,
- b) přechodné útlumové stavy,
- c) emoce z rodinných důvodů,
- d) emoce ze společenských důvodů,
- e) chronické či akutní abnormální duševní stavy,
- f) neurózy,
- g) činnost v časové zátěži.¹¹⁶

Na základě vlastních zkušeností při řešení dopravních nehod musím zdůraznit, že poslední dobou se v mnohem větší míře objevuje další z faktorů, který působí na řidiče a významně ovlivňuje vznik dopravních nehod. Tímto faktorem je řízení vozidla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, nejčastěji drog.

A v jakých činnostech naši řidiči při řízení svých vozidel nejčastěji selhávají? Mezi nejčtenější příčiny dopravních nehod patří tyto:

- řidič se plně nevěnoval řízení vozidla,
- nepřizpůsobení rychlosti vozidla stavu vozovky,
- nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem,
- nesprávné otáčení nebo couvání,
- nezvládnutí řízení vozidla.¹¹⁷

Dlouhodobě lze vysledovat 4 hlavní příčiny dopravních nehod:

- nesprávný způsob jízdy,
- nedání přednosti v jízdě,

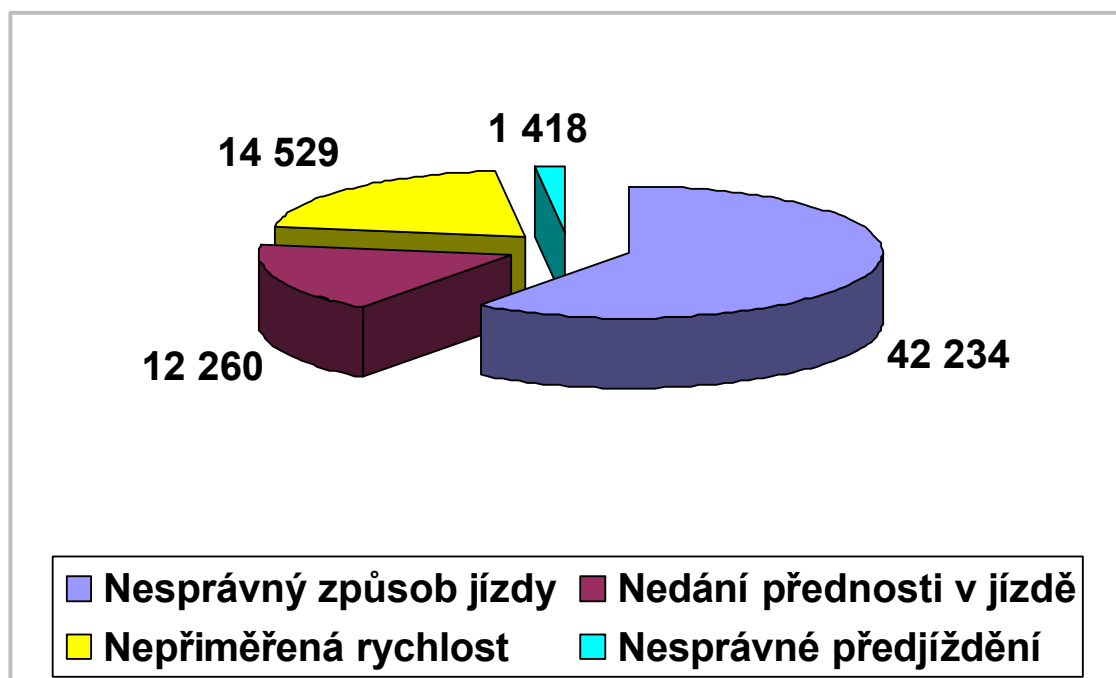
¹¹⁶ Centrum služeb pro silniční dopravu. Dopravní psychologie. Pardubice: CSPSD, 2008, s. 43.

¹¹⁷ <http://www.doipo.cz/aktuality/dopravni-nehodovost-za-rok-2012/>

- nepřiměřená rychlost,
- nesprávné předjíždění.

Tato skutečnost je zobrazena i v následujícím grafu, kde jsou znázorněny celkové počty těchto 4 nejčastějších příčin dopravních nehod za rok 2012.¹¹⁸

Graf č. 1 – Nejčastější příčiny dopravních nehod v roce 2012



Zdroj: zpracováno autorem

Kromě výše uvedeného rizikovost vzniku dopravní nehody ovlivňují také faktory jako věk a pohlaví. Například poměr dopravních nehod způsobených muži, je 2 – 3x násobně vyšší než v případech, kdy viníkem dopravní nehody je žena. Věk hraje také svou důležitou roli. Není žádným tajemstvím, že největší procento nehodovosti patří mladým řidičům ve věku od 18 do 25 roků. Bohužel nejde vždy jen o drobné dopravní kolize, nýbrž tyto nehody si v mnoha případech vybírají daň nejvyšší, kterou je lidský život. Naopak řidiči nad 65 let se jen velmi zřídka podílejí na smrtelných dopravních nehodách. Míra rizika vzniku dopravní nehody je dána také denní dobou a dnem v týdnu. Ke smrtelným nehodám dochází především v nočních hodinách. Zrovna tak více rizikovými dny v tomto ohledu jsou pátek a sobota.¹¹⁹ Jen pro zajímavost, uvedená

¹¹⁸ Zdroj: Policie České republiky – Statistika dopravních nehod na území České republiky od 1.1. do 31.12. 2012.

¹¹⁹ Centrum služeb pro silniční dopravu. Dopravní psychologie. Pardubice: CSPSD, 2008, s. 42.

tabulka poskytuje přehled kolika procenty se jednotlivé věkové kategorie podílely na dopravních nehodách v roce 2012.¹²⁰

Tabulka 2 – Věk řidičů a dopravní nehodovost

Věk	< 17	18 – 30	30 - 39	40 – 49	50 – 59	60 +
% podíl	0,228	23,42	20,28	14,74	10,44	9,13

Zdroj: zpracováno autorem

Na tomto místě je však důležité připomenout také fakt, že u 21,65% všech dopravních nehod se věk viníka nepodařilo vůbec zjistit.

I přes výše uvedené negativní skutečnosti, přinesl rok 2012 po dlouhých letech i dvě pozitivní zprávy, týkající se počtu těžce zraněných a zemřelých osob na našich silnicích. Přestože meziročně došlo k navýšení počtu dopravních nehod šetřených policií na 81 404, což je v porovnání s rokem 2011 nárůst o 8,3%, došlo také v tomto období ke snížení počtu těžce zraněných o 3,4% a u osob usmrcených dokonce o 3,7%.¹²¹

Pro společnost pozitivní skutečností zůstává fakt, že tento trend v počtu snižování vážných a smrtelných následků dopravních nehod má dlouhodobě klesající tendenci. Dokonce v roce 2012 bylo dosaženo „nejlepších výsledků“ v této oblasti. Celkový počet usmrcených při dopravních nehodách v roce 2012 klesl na historicky nejnižší číslo, a to 681 obětí. Stejná situace je i v případě těžkých zranění, která byla způsobena v důsledku dopravní nehody. Zde se dostáváme na počet 2986, což meziročně, v konečném výsledku znamená o 106 těžce zraněných osob méně, než tomu bylo při dopravních nehodách v roce 2011.¹²²

Zcela záměrně jsem dal slova „nejlepších výsledků“, v předchozím odstavci do uvozovek. Přestože můžeme být spokojeni s těmito statistickými údaji, společensky jsou tato čísla neustále příliš vysoká a jak bylo uvedeno v úvodu této podkapitoly, řadí naši republiku na přední místa v Evropě. Jen pro přirovnání, je to jako kdybychom každý rok z mapy České republiky vymazaly kompletně obyvatelstvo jedné menší vesnice. Toto je skutečně krutá a vysoká společenská daň, na jejíž příčiny musí

¹²⁰ <http://www.doipo.cz/aktuality/dopravni-nehodovost-za-rok-2012/>

¹²¹ Zdroj: Policie České republiky – Statistika dopravních nehod na území České republiky od 1.1. do 31.12. 2012.

¹²² <http://www.doipo.cz/aktuality/dopravni-nehodovost-za-rok-2012/>

společnost v následujících obdobích zaměřit svoji pozornost.

Otázkou zůstává jak na to, jak může tyto nelichotivé statistiky společnost jako celek ovlivnit?

„Pozitivní na silniční dopravě je to, že my všichni máme jedinečnou možnost její stav a kvalitu pozitivně ovlivňovat.“¹²³

A opět se dostáváme do úvodu této kapitoly, resp. do jejího názvu. Kvalitní edukační systém, který vhodně kombinuje výchovu v rodinách, na školách, mimoškolních zařízeních, zájmových kroužcích apod., může velice významně přispět ke zkvalitnění dopravní kultury na našich pozemních komunikacích. Také *motivace*¹²⁴ všech účastníků silničního provozu hraje velmi významnou roli v celém procesu. Nemůžeme také opomenout sankce, které hrozí za porušování pravidel provozu na pozemních komunikacích, se kterými tak přirozeně souvisí přísný dohled *dotčených orgánů*¹²⁵ nad jejich dodržováním. Vzhledem k tomu, že silničního provozu se účastní především řidiči, je nutné zaměřit pozornost společnosti zejména na jejich přípravu, tedy na celý edukační proces v rámci našeho autoškolství.

Z výše uvedeného vyplývá fakt, že stěžejním a pravděpodobně nejlevnějším prostředkem vždycky bude dostatečná prevence, která pokud bude prováděna cíleně a smysluplně, může napomoci k tomu, aby se tyto negativní statistické údaje, týkající se dopravní nehodovosti i nadále snižovaly a zařadili jsme se tak po bok vyspělých států Evropské unie.

A jaké konkrétní kroky je vhodné pro zvýšení kultury v dopravě udělat?

Začneme u rodiny, jako základního socializačního činitele. Děti se učí především napodobováním způsobů chování svých vzorů, v tomto případě svých rodičů. Právě z těchto důvodů by tak rodiče měli být svým chováním, i v rámci silničního provozu

¹²³ Centrum služeb pro silniční dopravu. Teorie řízení a zásady bezpečné jízdy. Pardubice: CSPSD, 2008, s. 3.

¹²⁴ Motivace je vnitřní nebo vnější faktor nebo soubor faktorů vedoucí k energetizaci organismu. Motivace usměrňuje naše chování a jednání pro dosažení určitého cíle. Vyjadřuje souhrn všech skutečností – radost, zvědavost, pozitivní pocity, radostné očekávání, které podporují nebo tlumí jedince, aby něco konal nebo nekonal. (Zdroj: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Motivace>)

¹²⁵ Těmito orgány jsou: Policie České republiky, Celní správa ČR, Městská policie (z.č. 361/2000 Sb. §§ 5, 79, 124).

dobrym vzorem tak, aby si jejich děti již od mala vštěpovaly základní a obecné zásady pohybu v silničním provozu. Tento nelehký úkol je plně v kompetenci rodičů dítěte, avšak oproti předchozím obdobím i společnost si uvědomila potřebnost správného zvládnutí této etapy výchovně vzdělávacího procesu, a proto Ministerstvo dopravy ČR vydalo publikaci¹²⁶, která má pomoci rodičům právě s dopravní výchovou těch nejmenších. Tato publikace je zcela zdarma a distribuují ji krajští koordinátoři BESIPu.

Předškolní a školní vzdělávání je další oblastí, kam by měla směřovat pozornost společnosti, pokud chceme úspěšně snižovat počty dopravních rizik na našich silnicích. Bohužel v současné době nemůžeme být s touto situací v našem školství příliš spokojeni. Mnohdy chybí to nejzákladnější, a tím je dostatečně odborně vzdělaný pedagogický sbor. Také koncepce dopravní výchovy není v našem školství přesně zakotvena (snad jen s výjimkou 4. ročníku¹²⁷), kdy oblasti spojené s dopravní výchovou jsou součástí tzv. „*Průřezových témat*“¹²⁸, což je v dnešní době nedostatečné, a proto ministerstvo dopravy usiluje o zařazení dopravní výchovy jako samostatného vyučovacího předmětu. Rovněž nedostatek dopravních hřišť pro děti je velkým dluhem společnosti našim dětem. I když se situace v poslední době neustále zlepšuje, stále tento počet dopravních hřišť pro děti nedosahuje potřebného množství.

Budský a kol. k problematice předškolního a školního vzdělávání uvádí následující:

„ V zásadě pak by mělo být dosaženo toho, že v předškolních zařízeních a především pak základních školách by měly být děti seznamovány s problematikou bezpečnosti silničního provozu adekvátně k jejich rozumové a osobní vyzrállosti, zpočátku stavět dominantně na emocionálních podnětech, postupně zapojovat rozumově volní stránku jejich osobnosti, v každém případě teoretické zásady rozvíjet praktickými akcemi (dětská dopravní hřiště, dopravní soutěže apod.). Děti by měly být postupně seznámeny se základní triádou mající klíčový vliv na bezpečnost silniční dopravy, konkrétně

¹²⁶ MDČR. Bezpečí dítěte v dopravě. Praha: MDČR 2008. Pro zájemce z řad rodičů, kteří nemají možnost kontaktu s krajskými koordinátory BESIPu, je tato publikace zcela zdarma ke stažení na těchto webových stránkách: http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/rodic/Bezpeci_ditete_v_doprave.pdf.

¹²⁷ 4. třída – systematická výchova na DDH v rozsahu normy znalostí teorie a praxe s ukončením závěrečného přezkoušení a při splnění požadované normy znalostí získání „Průkazu cyklisty“. *I zde jsou však základní školy mnohdy omezeny svými finančními rozpočty.* (Zdroj: <http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova>)

¹²⁸ Průřezová témata jsou povinnou součástí základního vzdělávání, jejich rozsah a způsob realizace stanovuje školní vzdělávací program. Tematické okruhy průřezových témat procházejí napříč vzdělávacími oblastmi a pozitivně ovlivňují proces utváření a rozvíjení klíčových kompetencí žáků. (Zdroj: <http://www.prurezovatemata.cz/>)

*s problematikou účastníka silničního provozu, vozidla a pozemní komunikace. V každém případě je třeba stavět rozvíjení postoje dětí do 15 let na preventivní bázi.*¹²⁹

Ani zde však nenechává ministerstvo dopravy pedagogické pracovníky zcela na holičkách a pravidelně školy zásobuje materiály, které mohou pomoci k efektivní výuce dopravní výchovy na školách. Vyobrazení některých těchto didaktických pomůcek je součástí přílohy této diplomové práce.

Kromě Ministerstva dopravy České republiky je třeba do této preventivní činnosti zapojit v rámci dopravní výchovy na našich školách i další instituce, jako Český červený kříž, Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy ČR, složky Ministerstva vnitra ČR, obecní a krajské úřady, motoristické organizace a autoškoly, v žádném případě pak nemůžeme opomenout masmédia jako významného prvku, který dokáže současně ovlivnit velké množství lidí.

Pokud společnost má zájem na správném způsobu přípravy mládeže v oblasti bezpečnosti silničního provozu musí být schopna zajistit realizaci zásad, které Budský a kol. stanovil takto:

- *„zaměřit se na rodiče malých školáků a dále pak na teenagery,*
- *příslušně vzdělávat a trénovat pedagogický sbor,*
- *neustále zlepšovat klíčové aktivity dnes zavedené,*
- *úřady se musí více zapojit do celé problematiky,*
- *celá problematika musí být pojata holisticky¹³⁰,*
- *při dopravní výchově se rovněž zaměřit na nový přístup spočívající v chování citlivém k ostatním lidem a společnosti a dále pak k přírodě,*
- *zvýšit finanční podporu aktivit v oblasti dopravní výchovy ve školách i mimoškolních aktivit, vyčlenit konkrétně definovaný rozpočet pro potřeby*

¹²⁹ Budský, R., a kol. Projekt SWING – Lidský faktor a bezp. sil. provozu. Liberec: Roman Budský, 2011, s. 33.

¹³⁰ Holismus – pojetí celostnosti nabývající nové vývojové kvality – (Zdroj: Slovník cizích slov. Praha: Levné knihy KMa s.r.o., 2006). Holismus (z řeckého *to holon*, celek) je filosofický názor nebo směr, který zdůrazňuje, že všechny vlastnosti nějakého systému nelze určit nebo vysvětlit pouze zkoumáním jeho částí. Naopak celek podstatně ovlivňuje i fungování nebo podobu svých částí. Tuto zásadu vyslovil poprvé Aristotelés v *Metafysice*: "Celek je víc než souhrn jeho částí." Tak například věta je víc než jen pouhý soubor slov, organismus je víc než souhrn jeho orgánů nebo buněk. Holismus jako filosofický směr vznikl ve 20. století jako reakce na tehdejší exkluzivitu mechanických postupu ve vědě; viz redukcionismus. Pojem holismus poprvé použil jihoafrický státník a pozdější rektor Univerzity v Cambridge, Jan Smuts, v roce 1926. (Zdroj: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Holismus>)

dopravní výchovy (a bezpečnosti silničního provozu vůbec). “¹³¹

Konkrétní programy toho, co by se mělo v rámci dopravní výchovy na jednotlivých stupních, ale i konkrétních ročnících škol vyučovat, rozpracovává velice podrobně BESIP¹³² na svých webových stránkách¹³³, čímž podává pomocnou ruku nejen pedagogům, ale i dalším zainteresovaným orgánům, které mohou těchto informací využít k provádění systematické, cílené a smysluplné dopravní výchovy nejmenších a nejmladších účastníků silničního provozu, kterými jsou naše děti.

BESIP také stanovuje obecné cíle, kterých by se mělo v rámci dopravní výchovy na školách dosáhnout. Mezi tyto patří:

- *„bezpečné chování dětí v silničním provozu,*
- *předvídat rizika, správně vyhodnocovat situace a vhodně jednat,*
- *získání a utváření návyků do budoucna,*
- *naučit děti vážit si života a chránit jej,*
- *získání pozitivního životního stylu na silnicích. “¹³⁴*

I přesto, že jsem v úvodu této stati textu upozorňoval na neuspokojivou situaci kolem výuky dopravní výchovy v našem školství, musí sám přiznat, že situace se rok od roku neustále zlepšuje. Sám se v této oblasti již řadu roků osobně angažuji a je zde patrný pozitivní progres. Do budoucna předpokládám, že prostředky, které společnost na tuto preventivní činnost vynakládá, se jí ve velice krátkém časovém úseku vrátí a následně se tak její výsledky pozitivně promítnou i do statistik nehodovosti na našich silnicích.

V případě mladistvých je stav v oblasti dopravní výchovy ještě horší než u předchozí skupiny. Tito lidé jsou ve věku, kdy je velice obtížné podsouvat jim nějaké vzory, či názory jakýchkoli způsobů chování. Dopravní výchova je tak na středních školách v mnoha případech velmi skromná. Nicméně i zde by mělo docházet k rozvoji znalostí a dovedností získaných v předchozích obdobích edukačního procesu. Budský a kol. doporučuje zařadit tuto problematiku, společně s dopravní psychologií a právními

¹³¹ Budský, R., a kol. Projekt SWING – Lidský faktor a bezp. sil. provozu. Liberec: Roman Budský, 2011, s. 31.

¹³² BESIP - je zkratka pro bezpečnost silničního provozu. Útvar BESIP se zabývá metodikou dopravní výchovy dětí ve školách, ale i preventivními dopravně-bezpečnostními kampaněmi zaměřenými na všechny kategorie účastníků provozu na pozemních komunikacích. (Zdroj: <http://cs.wikipedia.org/wiki/BESIP>)

¹³³ <http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova>

¹³⁴ <http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova>

normami vztahujícími se k dopravě, do předmětů, které jsou zaměřeny na občanskou či společenskou výchovu, a to v roční dotaci cca 20 hodin.¹³⁵

Dřívější právní úprava¹³⁶ umožňovala získání řidičského oprávnění, za dodržení zákonem stanovených podmínek, i před dovršením věku, potřebného k udělení řidičského oprávnění. Toto byl, z mého pohledu, velice pozitivní krok. Jestliže šel někdo do autoškoly dobrovolně, aby získal svůj „řidičák“, tedy nebyl nikým nucen do této činnosti, zcela jistě mnohem snáze přijímal informace spojené s dopravní výchovou, protože měl motivaci zisku svého řidičského oprávnění. Z osobní zkušenosti vím, že této možnosti využívala převážná část tehdejší mládeže a ve velmi dobrém na tuto zkušenost vzpomíná. Bohužel tento institut v současné právní normě není upraven, snad jen s výjimkou žáků škol, které byla vydána registrace k provozování autoškoly a u nichž je získání řidičského oprávnění kvalifikačním předpokladem k výkonu jejich povolání¹³⁷ a tak si tito potencionální zájemci o řidičský průkaz musí počkat až do doby, kdy dovrší potřebný věk pro zahájení docházky do autoškoly.¹³⁸

Budský a kol. vidí přístup k dopravní výchově u středoškoláků následovně:

„Pokud se jedná o přístup k prohřeškům středoškoláků vůči bezpečnosti silničního provozu, doporučujeme postupně opouštět rámeček preventivní, naopak volit čím dále tím více sankční (represivní) přístup – uvedení jedinci jsou již v dostatečné míře vybaveni příslušnými teoretickými poznatky a praktickými zkušenostmi, rozumově rozlišují, co je a co není povoleno a žádoucí, excesy vůči příslušným pravidlům tak bývají spíše způsobeny osobnostní nevyzrálostí a tendencí zkoušet, co je společnost ochotna tolerovat. Čím dříve se mladí jedinci dozvědí, že existují pravidla, na jejichž dodržování zdravá společnost trvá, tím lépe pro všechny, současně pak se (u některých jedinců) vynucený respekt vůči pravidlům silničního provozu pozitivně projeví i v dodržování ostatních závazných společenských norem.“¹³⁹

S uvedenou citací nelze nic jiného než souhlasit. Nedovolím si však odpustit na závěr

¹³⁵ Budský, R., a kol. Projekt SWING – Lidský faktor a bezp. sil. provozu. Liberec: Roman Budský, 2011, s. 33.

¹³⁶ Vyhláška Federálního ministerstva dopravy č. 55/1991 Sb., o výcviku a zdokonalování odborné způsobilosti řidičů silničních motorových vozidel § 2 odst. 2

¹³⁷ Zákon. č. 247/2000 Sb., zákon o autoškolách § 13 odst. 2

¹³⁸ Zákon. č. 247/2000 Sb., zákon o autoškolách § 13 odst. 1 písm. b)

¹³⁹ Budský, R., a kol. Projekt SWING – Lidský faktor a bezp. sil. provozu. Liberec: Roman Budský, 2011, s. 33, 34.

drobnou připomínku, která nebude směřovat k autorům této citace, ale k našim zákonodárcům. Jestliže máme mladé lidi vychovávat k úctě a dodržování společenských norem, je nutné, aby tyto normy byly kvalitní a jejich platnost byla dlouhodobější. V současné době, alespoň z pohledu oblasti silniční dopravy, tomu tak spíše není, kdy novela stíhá novelu, mnohdy zcela kontraproduktivně a v rozporu s dalšími zákonnými normami. Tyto normy se tak často stávají nepřehlednými i pro odborníky dané oblasti.

Následující řádky by logicky, v návaznosti na předchozí text, měly patřit edukačnímu procesu dospělých jedinců. Vzhledem k tomu, že následující kapitoly této diplomové práce budou věnovány právě problematice výchovně vzdělávacího procesu v autoškolách, nebudu tuto oblast v této části textu více rozebírat.

Doposud byly představeny preventivní kroky, které ovšem směřovaly ke konkrétním věkovým skupinám účastníků silničního provozu. Stát ovšem musí disponovat nějakou obecnější vizí, kam a jakým způsobem se chce v oblasti silničního provozu pro následující období ubírat.

Tímto dokumentem je v České republice tzv. „Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 - 2020“¹⁴⁰. Tato strategie byla vypracována v návaznosti na obdobný dokument vydaný Evropskou unií pro stejné období.

A co považuje naše společnost za hlavní cíl tohoto dokumentu, pro výše uvedené období?

„Hlavním cílem je snížit do roku 2020 počet usmrčených v silničním provozu na úroveň průměru evropských zemí a současně oproti roku 2009 snížit o 40 % počet těžce zraněných osob.“¹⁴¹

Tato národní strategie byla koncipována tak, aby reflektovala společenské potřeby, možnosti a nezbytné podmínky k její úspěšné realizaci. Cílem obsahu tohoto

¹⁴⁰ „Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011-2020“ je samostatný materiál Ministerstva dopravy, který vytyčuje cíle, základní principy a návrhy konkrétních opatření směřujících k zásadnímu snížení nehodovosti na silnicích v České republice. (Zdroj: <http://www.bozpprofi.cz>)

¹⁴¹ <http://www.ibesip.cz/cz/besip/strategicke-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>

dokumentu je pak naplnění níže uvedeného motta:

**„BEZPEČNĚ NA SILNICÍCH – PRÁVO A ZODPOVĚDNOST
KAŽDÉHO Z NÁS“.¹⁴²**

A jakými prostředky chce tato národní strategie stanovených cílů dosáhnout? I tuto odpověď logicky uvedený dokument nabízí. Stanovuje tak sedm klíčových oblastí, na které je třeba zaměřit maximální pozornost tak, aby bylo dosaženo vytyčených cílů.

Těmito oblastmi jsou:

- 1) zlepšit vzdělávání a výcvik účastníků silničního provozu,
- 2) zesílit prosazování pravidel silničního provozu,
- 3) bezpečnější silniční infrastruktura,
- 4) bezpečnější vozidla,
- 5) podpora používání moderních technologií za účelem zvýšení bezpečnosti silničního provozu,
- 6) zlepšit záchranné služby a služby následné péče o zraněné,
- 7) ochrana zranitelných účastníků silničního provozu.¹⁴³

A právě první z těchto sedmi oblastí budou věnovány následující kapitoly této práce.

Nezbývá tedy než nám všem řidičům, ale i ostatním účastníkům silničního provozu popřát, aby se podařilo dosáhnout těchto chvályhodných cílů a předsevzetí, aby se tak pohyb na našich silnicích stal ohleduplnější a bezpečnější a tím současně došlo k naplnění výše uvedeného motta.

Shrnutí:

Tato kapitola byla věnována vzájemnému vztahu mezi společností a edukačním procesem v oblasti silničního provozu. Úvod tak patřil historickému vývoji autoškolství

¹⁴² MDČR – Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2012. Praha: MD ČR, 2011, s. 5.

¹⁴³ MDČR – Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2012. Praha: MD ČR, 2011, s. 53 – 55.

u nás, jako prvotnímu výchovně vzdělávacímu prvku v oblasti silniční dopravy. V dalším textu pak byly představeny jednotlivé složky, tvořící systém silniční dopravy s tím, že bylo současně poukázáno nato, jakým způsobem může společnost jako celek, tyto jednotlivé položky efektivně a účelně ovlivňovat. Závěr kapitoly pak patřil poněkud smutným statistikám dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice, bylo poukázáno na jejich nejčastější příčiny a následně také představeno několik způsobů preventivních opatření, která by měla v budoucnu pomoci tyto nelichotivé statistické údaje výrazně snížit tak, aby došlo k podstatnému zvýšení bezpečnosti na našich silnicích.

3. EDUKAČNÍ PROCES V SOUČASNÝCH AUTOŠKOLÁCH V RÁMCI ČR

Každý z nás se někdy účastnil provozu na pozemních komunikacích. Denně jsme informováni sdělovacími prostředky o nebezpečí a nástrahách, se kterými se setkáváme na našich pozemních komunikacích, ovšem drtivá většina lidí má svoje vlastní negativní zkušenosti týkající se této problematiky. Nejenže nám tato nebezpečí neustále hrozí, ale velmi varovné a zásadní jsou důsledky, především dopravních nehod, kdy v mnoha případech nejde jen o škody materiální, ale také o lehká, či těžká zranění a v těch nejtragičtějších případech i následky usmrcení jejich aktérů. Toto je velice alarmující pro celou naši společnost, která by měla adekvátním způsobem na vzniklou situaci na pozemních komunikacích reagovat. Spousta lidí může namítnout, že oni se chovají na „silnici bezpečně“, nebo nikdy neměli žádnou dopravní nehodu apod. Ovšem to všechno může být způsobeno celou řadou dalších okolností, které nemohli ovlivnit a které nedokáže ovlivnit nikdo z nás. Ne že by byli tak dokonalí, ale prostě a jednoduše byli zatím vždy ve správnou dobu na správném místě. Na druhou stranu pokud hovoříte s lidmi, kteří se stali účastníky dopravní nehody, případně jejich děti byly zraněny nebo mnohem hůře následkům zranění podlehly, připadá vám zabývat se otázkou bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a kvalitní přípravou všech řidičů, především v autoškolách, velice potřebné a společensky žádoucí.

V současné době se v podstatě stává „povinnou nutností“ každého moderního člověka vlastnictví řidičského oprávnění. Nejde jen o moderní trend, který za několik měsíců bude nahrazen novým, ale je to jakási společenská nutnost, která umožňuje lidem správný způsob socializace v dané společnosti. Stačí si povšimnout inzerátů s nabídkami zaměstnání. Jen stěží byste hledali takový, kde jednou z podmínek pro přijetí na nabízené místo, nebude vlastnictví řidičského průkazu, nejčastěji na skupinu „B“, která je samozřejmě nejrozšířenější skupinou řidičského oprávnění nejen u nás, ale i na celém světě.

Je tedy zcela patrné, že v dnešní hektické době, kdy jsou pomocí silničních vozidel zdolávány vzdálenosti několika tisíc kilometrů při přepravě osob či nákladu, je nutností, aby řidiči těchto dopravních prostředků byli na danou skutečnost kvalitně připraveni,

a tuto svoji kvalitní přípravu i nadále v průběhu své řidičské praxe neustále zdokonalovali a prohlubovali. K této kvalitní přípravě tak mají dopomoci především zařízení autoškol, která jsou k tomu vybavena jak po stránce technické, tak po stránce personální.

Tedy dalším stupínkem na pomyslné edukační pyramidě v rámci výchovně vzdělávacího procesu, který se týká oblasti dopravní výchovy, je tak získání řidičského oprávnění. Řidičské oprávnění lze získat dvěma způsoby. Prvním způsobem je podvod. Což je sice velmi rychlá cesta k získání řidičského průkazu, ovšem nezákonná a navíc velmi krátkozraká. Ve většině případů se na takovýto podvod dříve nebo později přijde, a potom takovým „nepoctivým řidičům“ nastávají mnohem krušnější okamžiky jejich řidičské kariéry, které souvisí s vyšetřováním orgánů činných v trestním řízení. Druhou z možností, jak u nás řidičský průkaz získat je absolvování kursu odborné přípravy v rámci autoškoly a následné složení závěrečné zkoušky před zkušební komisí. Tento způsob je sice zdouhavější než předchozí nabídka, ale má hned několik výhod. Především se vyhnete potížím se zákonem, které čekají na „řidiče podvodníka“. Dalším pozitivem je fakt, že v autoškolě získá uchazeč o řidičské oprávnění dostatečné teoretické znalosti a praktické dovednosti potřebné ke zvládnutí daného typu vozidla a v neposlední řadě jde také o uspokojení svých vlastních potřeb, dokázání si toho, že jsem odborně i technicky způsobilý tuto činnost vykonávat.

O historickém vývoji autoškolství u nás bylo pojednáno v předchozí kapitole. ***Jak to tedy vypadá se systémem autoškol u nás v současnosti?***

Kromě několika autoškol, které jsou součástí organizačních složek státu (autoškoly středních odborných učilišť, autoškoly středních škol, autoškoly armády ČR apod.) probíhá v současné době příprava uchazečů k získání řidičského oprávnění výhradně v privátních, tedy soukromých, autoškolských zařízeních.

Cílem této kapitoly tak bude seznámit se současným systémem přípravy nových uchazečů o získání řidičského oprávnění v rámci našich autoškol, dále s možnostmi následného prohlubování jejich znalostí a dovedností a představit připravované novinky pro tuto oblast.

3.1 VÝUKA A VÝCVIK NOVÝCH ŘIDIČŮ

Chceme-li hovořit o přípravě nových řidičů, je třeba si nejprve uvědomit, kdo je oním řidičem? Většina lidí si pod pojmem řidič představí automaticky člověka, který řídí motorové vozidlo¹⁴⁴. Zákon však říká, že za řidiče je považován nejen řidič motorového vozidla, ale i nemotorového, například jízdního kola, dále také řidič tramvaje a dokonce i jezdec na zvířeti.¹⁴⁵

Tato část textu bude ovšem věnována pouze řidičům motorových vozidel, a to z toho důvodu, že ti jako jediní z výše uvedených, prochází odbornou přípravou v autoškolských zařízeních.

Jak bylo uvedeno v úvodu této kapitoly, v současné době výuka a výcvik nových adeptů řidičského umění jsou zasazeny převážně do soukromého sektoru podnikání. Jestliže se tedy jedná o podnikatelskou činnost, je nutné, aby tuto oblast měla společnost ošetřenu příslušnou legislativou.

Základním předpokladem provozování autoškoly v České republice je získání živnostenského listu, a to na základě zákona č. 455/1991 Sb.¹⁴⁶, o živnostenském podnikání, který mimo jiné stanovuje i podmínky pro vydání daného živnostenského oprávnění umožňující provozování autoškoly. Tento zákon také pregnantně stanovuje co se rozumí pod pojmem „Živnost“.

„Živností je soustavná činnost provozovaná samostatně, vlastním jménem, na vlastní odpovědnost, za účelem dosažení zisku a za podmínek stanovených zákonem.“¹⁴⁷

Získání živnostenského oprávnění pro provozování autoškoly však není jedinou podmínkou k tomu, aby mohl podnikatel úspěšně, ale především v souladu s platnými právními normami České republiky, tuto živnost provozovat.

¹⁴⁴ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích § 2 písm. g), který říká: „Motorové vozidlo je nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus“.

¹⁴⁵ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích § 2 písm. d)

¹⁴⁶ Zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání – tento zákon ve svém § 1 hovoří o tom, že upravuje podmínky živnostenského podnikání a kontrolu nad jejich dodržováním.

¹⁴⁷ Zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání § 2

Hovoříme-li o přípravě žadatelů v autoškolách, je třeba si uvědomit, že jde o velmi specifický obor pedagogické činnosti. Této skutečnosti musí také odpovídat fakt, že součástí tohoto edukačního procesu člověka mohou být pouze osoby, které plní mnohem přísnější kritéria, než je pouhopouhé vlastnictví příslušného živnostenského oprávnění.

V České republice musí tak osoby, které provozují nebo hodlají provozovat autoškolská zařízení, splňovat celou řadu podmínek, které jsou stanoveny, a to v souladu s normami Evropské unie¹⁴⁸, zcela přesně v našich národních normách.

Základní národní normou upravující tuto oblast je zákon č. 247/2000 Sb.¹⁴⁹, o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů (dále jen zákon o autoškolách).

Na tuto zákonnou normu pak navazují další dva podzákonné předpisy vydané Ministerstvem dopravy České republiky, které slouží k provedení výše uvedeného zákona. Prvním z těchto předpisů je vyhláška č. 167/2002 Sb.¹⁵⁰, druhou z těchto ministerských norem je pak vyhláška č. 156/2008 Sb.¹⁵¹.

Poslední normou, která s provozováním autoškoly na území České republiky zdánlivě nijak nesouvisí, je zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (viz kapitola č. 1). Tento zákon nijak neupravuje podmínky provozování autoškoly, ale například stanovuje rozsah jednotlivých skupin řidičských oprávnění nebo také to, kdo

¹⁴⁸ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/59/ES, o výchozí kvalifikaci a pravidelném školení řidičů některých silničních vozidel pro nákladní nebo osobní dopravu a změně nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 a směrnice Rady 91/439/EHS a zrušení směrnice Rady 76/914/EHS; Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES o řidičských průkazech; Směrnice Komise 2012/36/EU, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES o řidičských průkazech.

¹⁴⁹ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 1 – upravuje podmínky pro provozování autoškoly, způsoby jakými má být prováděna výuka a výcvik, práva a povinnosti provozovatelů a učitelů, podmínky pro udělení a odnětí průkazu učitelů autoškol a zkušebních komisařů, jakým způsobem mají být prováděny závěrečné zkoušky žadatelů o řidičské oprávnění či otázky přezkoušení v bodovém hodnocení řidiče, zabývá se rovněž oblastí prováděním zdokonalování odborné způsobilosti řidičů a vymezuje působnost správních úřadů a otázky státního dozoru.

¹⁵⁰ Vyhláška č. 167/2002 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů – tato norma upravuje otázky, které souvisí především s částí zákona o autoškolách, která se věnuje vedení evidence v autoškolách, způsobům výuky a výcviku žadatelů, provádění závěrečných zkoušek, přípravě nových učitelů autoškol apod.

¹⁵¹ Vyhláška č. 156/2008 Sb., o zdokonalování odborné způsobilosti řidičů a o 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 – přijetí této normy v roce 2008 výrazně ovlivnil fakt, že se od 1. dubna tohoto roku výrazně změnila koncepce ve zdokonalování odborné způsobilosti řidičů. Proto také tato norma nově upravuje pouze tuto oblast.

může řídit motorová vozidla¹⁵², mimo jiného také upravuje, z pohledu autoškol, velmi významnou oblast, a to povinnosti učitele autoškoly¹⁵³. Je tedy patrné, že i tento zákon, byť jen okrajově, můžeme do právních norem upravujících provozování autoškol na našem území zcela jistě zařadit.

Jak bylo uvedeno výše, výuka dopravní výchovy v rámci našich autoškol je specifickou pedagogickou disciplínou. Této skutečnosti v našich podmínkách odpovídá i fakt, že na osoby, které tuto pedagogickou činnost na půdě autoškol provádí, je kladen, v porovnání s některými okolními státy, velký požadavek na jejich odbornou způsobilost. Zákon o autoškolách tyto podmínky přesně specifikuje a uvádí takto:

„Držitelem profesního osvědčení může být osoba, která absolvovala základní školení a zkouškou prokázala znalosti předpisů o provozu na pozemních komunikacích, o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a znalosti ovládání a údržby vozidla, řízení vozidla a zásad bezpečné jízdy vozidla, včetně vozidla konstrukčně přizpůsobeného tělesně postižené osobě; jde-li o výuku předpisů o provozu na pozemních komunikacích a teorii řízení a zásad bezpečné jízdy, musí tato osoba být držitelem řídičského oprávnění pro skupinu vozidel, k jehož získání provádí výuku.“¹⁵⁴

Praktický výcvik může provádět taková osoba, která kromě výše uvedeného je minimálně 3 roky držitelem řídičského oprávnění na skupinu nebo skupiny vozidel, na kterých chce v autošcole provádět výcvik.¹⁵⁵

Dalšími podmínkami pak jsou dosažení 24 let věku, středoškolské vzdělání ukončené maturitní zkouškou. Jestliže se bude jednat o výuku praktické údržby nebo praktický výcvik na vozidle příslušné skupiny řídičského oprávnění, postačí této osobě vzdělání

¹⁵² Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v § 3 pod body b) a c) uvádí, že řídit motorové vozidlo může pouze žadatel o řídičské oprávnění, který se pod dohledem učitele autoškoly podrobuje výcviku v řízení motorového vozidla nebo skládá závěrečnou zkoušku a nebo také ten, kdo se opět pod dohledem učitele autoškoly připravuje k přezkoušení z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel příslušné skupiny, popřípadě tuto zkoušku skládá.

¹⁵³ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích § 8a odst. 1) a 2) Tento velice významný prvek tak nově stanovuje povinnosti pro učitele autoškol, které se týkají toho jaké biologické stavy neumožňují těmto osobám vykonávat tuto činnost učitele. Současně je nově stanovena i podmínka podrobení se na výzvu oprávněných osob kontrole, zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou. Oprávněnou osobou pak podle tohoto zákona policista, příslušník Vojenské policie, ošetřující lékař, zaměstnavatel a strážník obecní policie.

¹⁵⁴ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 21 odst. 2 písm. d)

¹⁵⁵ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 21 odst. 3

střední, ovšem za předpokladu, že se bude jednat o obory strojního nebo dopravního zaměření. Velice důležitou podmínkou pro získání osvědčení pro výuku v autoškole je také podrobení se dopravně psychologickému vyšetření, které musí mít samozřejmě kladný výsledek.¹⁵⁶

Na základě splnění výše uvedených podmínek vydá příslušný krajský úřad profesní osvědčení dotčené osobě, ve kterém stanoví jaké předměty a v rozsahu jakých skupin řídičského oprávnění může tato osoba v autoškolách vyučovat.¹⁵⁷

Výuka a výcvik v autoškolách jsou specifickými i tím, že v rámci příprav žadatelů na získání řídičského oprávnění, musí tito projít tzv. „zdravotnickou přípravou“, kterou jsou oprávněni provádět na základě zákona o autoškolách níže uvedené osoby¹⁵⁸:

- a) lékaři,
- b) vyšší zdravotničtí pracovníci v oborech činnosti diplomovaná všeobecná sestra, diplomovaná dětská sestra a diplomovaná porodní asistentka,
- c) střední zdravotničtí pracovníci v oborech činnosti zdravotnický záchranář, všeobecná sestra, dětská sestra, porodní asistentka, zdravotní sestra, ženská sestra a sestra pro intenzivní péči,
- d) nižší zdravotní pracovníci v oboru činnosti ošetřovatel, ošetřovatelka, řidič vozidla rychlé zdravotnické pomoci a řidič vozidla rychlé lékařské pomoci,
- e) učitelé odborných předmětů v oboru ošetřovatelství na středních a vyšších zdravotnických školách,
- f) absolventi rekvalifikačních kursů akreditovaných Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy s názvem „člen první pomoci“ v délce minimálně 80 vyučovacích hodin,
- g) instruktoři Českého červeného kříže a absolventi zdravotnické přípravy zaměřené na výuku v autoškolách.

Zejména pro autoškoly, kde nemají možnost zajistit odborně vzdělaného zdravotníka se jeví jako velmi výhodná nabídka zákona, která je nabízena pod písm. f). Osobně

¹⁵⁶ Zákon č. 247/2000 Sb., zákon o autoškolách § 21 odst. 2

¹⁵⁷ Zákon č. 247/2000 Sb., zákon o autoškolách § 21 odst. 1

¹⁵⁸ Zákon č. 247/2000 Sb., zákon o autoškolách § 22

několik takových autoškol znám a mohu z vlastní zkušenosti potvrdit, že zdravotnická příprava, byť prováděná „nezdravotníkem“, má v těchto autoškolských zařízeních velmi vysokou úroveň.

Na tomto místě bych však velice důrazně upozornil na fakt, že ne každý kdo splňuje výše uvedené zákonné podmínky, bude i dokonalým profesionálem ve svém oboru. Toto mohu opět potvrdit z vlastních zkušeností, kdy ne každý držitel „Profesního osvědčení“, což je průkaz opravňující ho k výuce a výcviku v autoškole, musí být současně i dobrým pedagogem.

Na kvalitu osoby učitele musí proto každý majitel autoškoly, chce-li úspěšně dlouhodobě provozovat svoji živnost, klást maximální důraz. Je nutné si uvědomit, že pedagog je jedním z důležitých činitelů edukačního procesu a vzájemný vztah mezi žákem a jeho učitelem, tak velice významně ovlivní i výsledek celého výchovně vzdělávacího procesu.

Malach tak uvádí pět základních požadavků na kompetence pedagoga¹⁵⁹:

- 1) komunikační kompetence,
- 2) motivační kompetence,
- 3) prezentační kompetence,
- 4) diagnostické kompetence,
- 5) organizační kompetence.

Kromě uvedených kompetencí závisí kvalita jeho pedagogické činnosti na jeho osobnostních rysech. Kadaňová a Somrová poukazují především na následující rysy pedagogovi osobnosti¹⁶⁰:

- a) pedagogický optimizmus – pevné přesvědčení o správnosti svého pedagogického působení vůči žákovi, víra v žákovi schopnosti apod.,
- b) kladné vlastnosti – například skromnost, upřímnost, čestnost a další,
- c) pedagogický takt – sem můžeme zařadit ukázněnost při jednání s žáky,

¹⁵⁹ Malach, J. Úvod do pedagogiky pro DPS. Ostrava: Ostravská univerzita, 2005, s. 49 – 50.

¹⁶⁰ Kadaňová, E., Somrová, R. Pedagogika I. Praha: Vysoká škola zemědělská Praha, 1991, s. 13.

- schopnosti sebeovládání atd.,
- d) pedagogický klid – schopnost pedagoga pracovat soustředěně,
 - e) organizátorské dovednosti – tj. umění řídit pedagogickou práci,
 - f) hluboký přístup k žákům – je to jakási láska k žákům, která se neprojevuje formálně, nýbrž kvalitou pedagogické práce s nimi,
 - g) přísná spravedlnost – přistupovat ke všem žákům stejným způsobem, nepodléhat subjektivním náladám apod.

Samozřejmě tyto klasifikace osobnostních rysů pedagoga nejsou zcela jednotné, kdy například Malach¹⁶¹ přidává k výše uvedeným, i takové rysy jako je *široký rozhled* pedagoga či jeho *tvůrčivost*.

Kromě uvedených osobnostních rysů by však měl správný pedagog dodržovat i obecné pedagogické zásady tak, aby jeho činnost byla efektivní a vedla ke stanoveným cílům. Předchozí větu pak podporuje i následující definice:

*„Pedagogické zásady můžeme definovat jako obecné požadavky na cíle i průběh výchovného procesu, při jejichž naplňování a respektování můžeme s větší pravděpodobností efektivně dosáhnout zamýšlených výchovných cílů.“*¹⁶²

Na základě výše uvedeného lze podle Malacha formulovat následující obecné pedagogické zásady:

- zásadu cílevědomosti,
- zásadu aktivity,
- zásadu soustavnosti,
- zásadu názornosti,
- zásadu trvalosti,
- zásadu přiměřenosti,
- zásadu individuálního přístupu,
- zásadu jednotného pedagogického působení,
- zásadu emocionálnosti.¹⁶³

¹⁶¹ Malach, J. Úvod do pedagogiky pro DPS. Ostrava: Ostravská univerzita, 2005, s. 50.

¹⁶² Malach, J. Úvod do pedagogiky pro DPS. Ostrava: Ostravská univerzita, 2005, s. 72.

¹⁶³ Malach, J. Úvod do pedagogiky pro DPS. Ostrava: Ostravská univerzita, 2005, s. 72.

Je tedy zcela zřejmé, že správný výběr učitele pro výuku a výcvik v autoškolách není jednoduchou záležitostí. Vezmeme-li v potaz, že podle dnešní legislativy není pedagogické vzdělání podmínkou pro získání Profesionálního osvědčení, je velice složité v dnešní době hledat člověka, vhodného na pozici instruktora, který by dokázal naplnit všechny výše uvedené podmínky.

Ovšem kvalitní personální obsazení autoškoly není jediným předpokladem úspěšného působení autoškoly na trhu. Sebelepší pedagog nebude schopen kvalitně vykonávat svoji činnost bez odpovídajícího technického zázemí.

I na tuto složku edukačního procesu v autoškolách naši zákonodárci mysleli a zákon o nich hovoří takto:

„Technickými podmínkami provozování autoškoly se rozumí

- a) autocvičiště nebo cvičná plocha nebo řidičský trenážér,*
- b) učební pomůcky,*
- c) výcvikové vozidlo.“¹⁶⁴*

Mimoto stanovuje zákon o autoškolách také technické podmínky toho, jak mají být vozidla používaná pro výuku a výcvik v autoškole upravena, aby byla použitelná ke svému účelu. Současně také stanovuje technické požadavky na výcviková vozidla jednotlivých skupin řidičského oprávnění, aby odpovídala celoevropskému standardu a unijním předpisům.¹⁶⁵

I přesto, že vozidla budou splňovat všechny podmínky a technické parametry stanovené příslušnými normami, nelze je používat pro výuku a výcvik v autoškole do doby, dokud nebudou schválena místně příslušným úřadem¹⁶⁶. Tento úřad na základě písemné žádosti žadatele zkontroluje, zda vozidlo skutečně odpovídá daným požadavkům a pokud shledá, že ano, pak provede do Osvědčení o registraci vozidla (dříve Technického průkazu vozidla) záznam, ve kterém uvede text **„Schváleno jako**

¹⁶⁴ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 8 odst. 1

¹⁶⁵ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 9 a příloha č. 2. Konkrétní technické podmínky potom řeší zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a změně některých zákonů.

¹⁶⁶ Obecní úřad obce s rozšířenou působností, případně magistrát, který vede registr silničních vozidel, který je věcně a místně příslušný daný záznam provést do dokladů od vozidla.

výcvikové vozidlo“. Teprve po provedení tohoto záznamu může provozovatel autoškoly začít toto vozidlo využívat pro výuku a výcvik.¹⁶⁷

I přesto, že „*budoucí provozovatel autoškolského zařízení*“ je držitelem příslušného živnostenského oprávnění, má zajištěnu personální a technickou stránku provozování autoškoly, stále mu to k úspěšnému zahájení činnosti autoškoly nestačí. V tomto ohledu snad nejdůležitějším a nejpodstatnějším prvkem je tzv. „*Registrace k provozování autoškoly*“, kterou žadateli vydá věcně a místně příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností¹⁶⁸ na základě jeho písemné žádosti, ve které musí být doloženy všechny skutečnosti tak, jak ukládá zákon o autoškolách. Pakliže uvedený úřad shledá všechny náležitosti v pořádku v souladu se zákonem, vydá rozhodnutí o registraci k provozování autoškoly a současně vystaví provozovateli „**Registrační listinu**“, která podobně jako maturitní vysvědčení nebo diplom z vysoké školy, dokládá skutečnost, že daná osoba může provozovat autoškolské zařízení, a to v rozsahu, který je na této listině uveden.¹⁶⁹

Z uvedeného textu vyplývá, že zajišťovat výuku a výcvik nových řidičů mohou pouze oprávněné osoby, které splňují výše popsané podmínky pro provozování autoškoly. Ovšem „*autoškola bez žáků je jako mlýn bez vody*“, a proto bude následující část této diplomové práce pojednávat především o podmínkách přijetí žadatelů o řidičské oprávnění k výuce a výcviku pro získání řidičského oprávnění, dále také možnostem způsobů výuky a výcviku, pojedná také o odlišnostech autoškol při výuce na středních školách a pokusím se rovněž nastínit několik praktických rad, které je vhodné využít při výběru autoškoly ještě předtím, než tento krok žadatel o řidičské oprávnění učiní.

Celou problematiku podmínek přijetí žadatelů o řidičská oprávnění a možné způsoby jejich výuky upravuje, již mnohokrát citovaný, zákon č. 247/2000 Sb., získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, který prošel v nedávné době výraznou proměnou. Tyto změny se také promítly do ustanovení, která upravují právní vztahy mezi autoškolami a žadateli o řidičská oprávnění a bude na ně v tomto textu upozorněno a provedeno porovnání s předchozí právní úpravou.

¹⁶⁷ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 10

¹⁶⁸ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 2 odst. 1 – Příslušným pro vydání registrace k provozování autoškoly je obecní úřad s rozšířenou působností podle místa provozovny žadatele.

¹⁶⁹ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách §§ 2 - 7

Cesta k získání řídičského oprávnění je často velice složitá a může se každému žadateli o jeho získání výrazně zkomplikovat, pokud nebude respektovat základní ustanovení norem, které je nutné splnit v rámci edukačního procesu v autoškolách tak, aby se z tohoto žadatele stal úspěšný a připravený majitel řídičského průkazu příslušné skupiny.

Budoucí motorista tak musí splnit několik zcela zásadních podmínek, které jsou podstatnými náležitostmi k získání „vysněného“ řídičského průkazu. V první řadě musí splnit podmínky přijetí k výuce a výcviku v autoškolě a následně i podmínky pro udělení řídičského oprávnění¹⁷⁰.

Zde se tedy opět projevuje výše uvedená provázanost dvou norem, a to zákona č. 247/2000 Sb., o autoškolách a zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, které se tak, pro tyto účely, vzájemně prolínají.

Žadatel o udělení řídičského oprávnění musí na základě zákona o provozu na pozemních komunikacích doložit několik náležitostí, které tento zákon upravuje takto¹⁷¹:

„Řídičské oprávnění lze udělit pouze osobě, která

- a) dosáhla věku stanoveného tímto zákonem,*
- b) je zdravotně způsobilá k řízení motorových vozidel,*
- c) je odborně způsobilá k řízení motorových vozidel,*
- d) má na území České republiky obvyklé bydliště nebo zde alespoň 6 měsíců studuje,*
- e) splnila další podmínky stanovené tímto zákonem,*
- f) není ve výkonu sankce nebo trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel, není povinným v exekuci pozastavením řídičského oprávnění osobě, které nebylo uloženo v trestním řízení přiměřené omezení*

¹⁷⁰ Řídičské oprávnění x Řídičský průkaz – udělení **řídičského oprávnění** je úřední akt správního orgánu, kterým je dané osobě po splnění zákonem stanovených podmínek přiknuto jeho právo řídit motorová vozidla dané skupiny ŘO. **Řídičský průkaz** osvědčuje, podobně jako například maturitní vysvědčení fakt, že žadatel podmínky pro udělení řídičského oprávnění splnil a je tedy jeho držitelem.

¹⁷¹ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích § 82 odst. 1

spočívající ve zdržení se řízení motorových vozidel, nebo osobě, která nemá v registru řidičů zaznamenáno 12 bodů,

- g) není držitelem platného řidičského oprávnění uděleného jiným členským státem¹⁷²,*
- h) není ve zkušební době podmíněného odložení podání návrhu na potrestání nebo podmíněného zastavení trestního stíhání, pokud se zavázala zdržet se řízení motorových vozidel během této zkušební doby.“*

Zde bych chtěl upozornit na první významnou novinku, která se týká bydliště žadatele. Zatímco předchozí úprava tohoto zákona, uváděla jako jednu z podmínek, že žadatel o řidičské oprávnění „*má na území České republiky trvalý nebo přechodný pobyt*“¹⁷³, s účinností od 19. ledna 2013 je zaveden touto normou zcela nový pojem „obvyklé bydliště“. Obecně charakterizovat tento pojem by bylo příliš složité, proto jsem se rozhodl použít doslovné definice tak, jak ji uvádí zákon¹⁷⁴:

„Obvyklé bydliště na území České republiky je místo trvalého pobytu fyzické osoby na území České republiky, nebo pokud fyzická osoba nemá na území České republiky trvalý pobyt, místo na území České republiky, kde fyzická osoba

- 1) pobývá alespoň 185 dnů v kalendářním roce z důvodu osobních vazeb, kterými se rozumí zejména soužití ve společné domácnosti, rodinné vazby, vlastnictví nebo nájem nemovitosti, a popřípadě zároveň i z důvodů podnikání, výkonu jiné samostatně výdělečné činnosti nebo závislé práce na území České republiky, nebo*
- 2) pobývá z důvodu osobních vazeb a pravidelně se na toto místo vrací, ačkoli podniká, vykonává jinou výdělečnou činnost nebo závislou práci v jiném státě, není-li výkon takovéto činnosti v jiném státě omezen na dobu určitou.“*

Pokud k tomu přičteme i možnost udělení řidičského oprávnění studentům studujícím déle než 6 měsíců na území České republiky, jedná se o výrazné zjednodušení jedné z podmínek pro udělení řidičského oprávnění.

¹⁷² Členský stát - v tomto případě se za členský stát považuje takový stát, který je součástí Evropské unie.

¹⁷³ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích § 82 odst. 1 písm. d) – platnost tohoto ustanovení skončila 18. ledna 2013.

¹⁷⁴ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích § 2 písm. hh)

Na tomto místě bych také rád upozornil na podmínku „*zdravotní způsobilosti*“. Zákon o provozu na pozemních komunikacích, řeší tuto problematiku v ustanoveních §§ 84 – 89a. Podstatné však je, který lékař může u žadatele o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel rozhodnout, resp. který z lékařů je z pohledu zákona posuzujícím pro vydání Posudku o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel.

„Posuzujícím lékařem se pro účely tohoto zákona rozumí

- a) *lékař se způsobilostí v oboru všeobecného praktického lékařství nebo v oboru praktický lékař pro děti a dorost registrujícího poskytovatele ambulantní zdravotní péče (dále jen „registrující“ poskytovatel),*
- b) *lékař poskytovatele pracovnělékařských služeb,*
- c) *lékař uvedený v písm. a) kteréhokoliv poskytovatele této ambulantní zdravotní péče, jde-li o posuzovanou osobu, která nemá registrujícího poskytovatele nebo poskytovatele pracovnělékařských služeb.“¹⁷⁵*

Pouze tito lékaři tak mohou vystavit požadovaný Posudek o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel.

Zde bych však rád upozornil na další z novinek, která je uvedena v zákoně o provozu na pozemních komunikacích. Nově tak vznikla, s účinností od 1. ledna 2012, oznamovací povinnost všem lékařům, aby v případě jakéhokoli zdravotního omezení žadatele o řídičské oprávnění, popř. již držitele řídičského oprávnění, informovali neprodleně příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností, který na danou situaci bude reagovat příslušnými právními kroky.¹⁷⁶ ***Do rozhodného data měli tuto povinnost pouze výše uvedení praktičtí lékaři.***

Poněkud „nelogicky“ jsem doposud hovořil vlastně o finální fázi celého procesu získání řídičského oprávnění. Vezměme však v potaz podmínky zákona o provozu na pozemních komunikacích, že žadatel o řídičské oprávnění musí při žádosti o jeho udělení doložit to, že je odborně i zdravotně způsobilým k řízení motorových vozidel.¹⁷⁷ Těmito dvěma zcela zásadními a obecnými podmínkami se tak dostáváme na úplný

¹⁷⁵ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích § 84 odst. 4 písm. a) až c)

¹⁷⁶ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích § 89a; Pozn. Příslušným úřadem je ten, kde má oznamovaná osoba obvyklé bydliště nebo kde studuje.

¹⁷⁷ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích § 82 odst. 1 písm. b) a c)

začátek edukačního procesu v autoškolách, protože jediným zákonným způsobem, jakým lze v České republice získat řidičské oprávnění příslušné skupiny, je úspěšné absolvování kursu v rámci některého z mnoha autoškolských zařízení u nás.

Opět jsou stanoveny, a to poměrně pregnantně, podmínky, za jakých může provozovatel autoškoly žadatele o řidičské oprávnění přijmout do výuky a výcviku. Zákon o autoškolách stanoví tyto podmínky takto:

„Výuku a výcvik k získání řidičského oprávnění může provádět výlučně provozovatel autoškoly. Provozovatel autoškoly přijme k výuce a výcviku k získání řidičského oprávnění osobu, která

- a) podá písemnou žádost; pokud je žadatel mladší 15 let musí být žádost doložena písemným souhlasem jeho zákonného zástupce, jehož podpis byl ověřen příslušným orgánem,*
- b) ke dni ukončení výuky a výcviku dosáhne věku předepsaného pro udělení řidičského oprávnění příslušné skupiny podle zvláštního zákona 2a), přičemž od zahájení výuky a výcviku k jejich ukončení nesmí uplynout doba delší než 18 měsíců,*
- c) není nezpůsobilá k právním úkonům,*
- d) je zdravotně způsobilá k řízení motorového vozidla podle zvláštního zákona 2a),*
- e) splní další podmínky, pokud je pro získání řidičského oprávnění vyžaduje zvláštní zákon 2a)¹⁷⁸,*
- f) není ve výkonu sankce nebo trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel“.¹⁷⁹*

I zde došlo k jedné významné změně, oproti předchozí právní úpravě. Do 18. ledna 2013 bylo jednou z podmínek pro přijetí žadatele o řidičské oprávnění do autoškoly to, že *„má na území České republiky trvalý nebo přechodný pobyt“¹⁸⁰*. Tato podmínka tak byla k 19. lednu 2013 zcela odstraněna, což lze opět kvitovat pozitivně, především pak z pohledu cizích státních příslušníků, kteří mnohdy díky této

¹⁷⁸ Zvláštním zákonem 2a), se pro tato ustanovení zákona o autoškolách, rozumí zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

¹⁷⁹ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 13 odst.1

¹⁸⁰ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách, platný ve znění do 18. ledna 2013 - § 13 odst. 1 písm. e)

„překážce“ v zákoně, neměli možnost získat u nás řidičské oprávnění, aniž by byli přihlášení, minimálně k přechodnému pobytu.

Kromě této zcela zásadní změny podmínek pro přijetí žadatele k výuce a výcviku v autoškole, bych rád upozornil na výše uvedené podmínky pod body a), d) a f).

První z nich se týká písemné žádosti, kterou podává žadatel provozovateli autoškoly. Tato žádost má, opět s účinností od 19. ledna 2013¹⁸¹, novou podobu, kdy kromě marginálií týkajících se drobných úprav v jejím obsahu a grafickém provedení, se největší změna dotkla jejího názvu. Do rozhodného data nesla název „Žádost o řidičské oprávnění“, což nebylo zcela přesné, protože sloužila prvotně k přijetí do autoškoly. Proto se nově tento název změnil na „Žádost o přijetí k výuce a výcviku“, který mnohem více vystihuje její účel.¹⁸² S politováním však musím konstatovat, že v době psaní tohoto textu nebyla věcně příslušnými státními orgány vydána vyhláška k provedení tohoto zákona, která by stanovila vzor této nové žádosti, a to i přes skutečnost, že ode dne platnosti této novely zákona o autoškolách, do dne nabytí její účinnosti, uplynula doba delší než jeden rok.

Bod stanovený pod písm. d) potom stanovuje podmínku „zdravotní způsobilosti“, kterou mimo jiné musí řidič dokládat i při žádání o udělení řidičského oprávnění na věcně a místně příslušném úřadě. Opět se zde tedy významně projevuje provázanost zákona o autoškolách a o provozu na pozemních komunikacích.

Největší „nebezpečí“ je však pro žadatele o řidičské oprávnění spojeno s podmínkou uvedenou pod písm. f). V praxi se mnohdy stává, že řidič – žadatel, a to zcela záměrně, uvede autoškolu v omyl, a i přesto, že nesplňuje výše uvedenou podmínku, absolvuje v této autoškole praktický výcvik, čímž se ale dopouští trestného činu, spočívajícího v „maření výkonu úředního rozhodnutí“.

Jestliže tedy žadatel splňuje výše uvedené podmínky pro přijetí k výuce a výcviku v jím zvoleném autoškolském zařízení, nic už nebrání provozovateli autoškoly, aby jeho

¹⁸¹ Den nabytí účinnosti části zákona č. 297/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

¹⁸² Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 13 odst. 3

přípravu k získání řídičského oprávnění příslušné skupiny, popř. skupin, zahájil.

Vlastní výuka a výcvik žadatelů o řídičské oprávnění

Již několikrát jsem zmiňoval v textu této práce, že v rámci edukačního procesu v autoškolách jde především o vysoce specifickou pedagogickou činnost. Tak jako každá pedagogická disciplína, musí mít výchovně vzdělávací proces v autoškolních zařízeních své konkrétní cíle, které přesně korespondují s výše uvedenou specifičností této pedagogické oblasti. Tyto cíle shrnuje zákon o autoškolách do sedmi základních bodů a provozovatel autoškoly musí dbát na to, aby žadatel během přípravy v autoškole získal nové kompetence k řízení motorového vozidla a byl tak schopen:

- a) řídit vozidlo v souladu s předpisy o provozu na pozemních komunikacích,
- b) ovládat vozidlo tak, aby nedocházelo k vytváření nebezpečných situací,
- c) přiměřeně reagovat na vznik nebezpečných situací a rozlišovat jejich závažnost,
- d) rozpoznávat provozní nebezpečí a dokázat na něj reagovat,
- e) rozpoznávat u vozidel technické závady, které představují ohrožení bezpečnosti,
- f) reagovat na faktory ovlivňující jednání při řízení vozidla,
- g) poskytovat účinnou první pomoc zraněným při dopravní nehodě.¹⁸³

Z pohledu žadatele o řídičské oprávnění jsou velmi důležité možnosti výuky a výcviku, které mu může provozovatel autoškoly nabídnout. Zákon o autoškolách rozeznává celkem 5 druhů výuky a výcviku¹⁸⁴.

- | | | |
|--|---------------|----------------|
| 1) základní | 2) sdruženou | 3) rozšiřující |
| 4) podle individuálního studijního plánu | 5) doplňující | |

Každá z možností výuky a výcviku v autoškolách má svá specifika, a ne všechny musí všem žadatelům při jejich přípravě vyhovovat. Proto se nyní pokusím o stručné představení výše uvedených, jednotlivých druhů výuky a výcviku tak, jak je stanovuje

¹⁸³ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 14 odst. 2

¹⁸⁴ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 14 odst. 1

zákon o autoškolách.

Základní výuka a výcvik¹⁸⁵

Tento způsob výuky je určen především pro prvožadatele, mající malé nebo žádné zkušenosti v oblasti řízení motorových vozidel, a kteří doposud nejsou držiteli žádné ze skupin řídičského oprávnění (s výjimkou ŘO skupin „AM“ a „T“¹⁸⁶).

Zákon o autoškolách v § 15 odst. 1 o tomto druhu výuky a výcviku uvádí:

„Základní výukou a výcvikem je příprava žadatele na získání řídičského oprávnění pro skupinu AM, A1, A2, A, B1, B nebo T.“

V rámci této výuky začínají budoucí řidiči od úplných začátků a je jim ze strany autoškol věnována maximální pozornost tak, aby se vytvořil kvalitní základ pro jejich budoucí řídičskou praxi. Rovněž zákonná, hodinová dotace jednotlivých předmětů výuky a výcviku, je mnohem vyšší než u ostatních druhů příprav v autoškole.

Sdružená výuky a výcvik¹⁸⁷

Z pohledu žadatele se jedná o velice zajímavou nabídku výuky a výcviku v autoškole, a to v okamžiku, kdy má zájem o současnou přípravu na získání dvou a více skupin řídičského oprávnění v rámci jednoho kursu.

V zákoně o autoškolách je pak tento druh výuky a výcviku, zcela nově¹⁸⁸, stanoven takto:

„Sdruženou výukou a výcvikem je příprava žadatele na získání řídičského oprávnění

¹⁸⁵ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 15

¹⁸⁶ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 17 odst. 1

¹⁸⁷ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 16

¹⁸⁸ 19. leden 2013 - Den nabytí účinnosti části zákona č. 297/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

*pro kombinaci 2 nebo více skupin vozidel. Sdruženou výuku a výcvik lze provádět, pokud žadatel splní podmínky stanovené zvláštním zákonem pro jednotlivé skupiny vozidel v rámci dané kombinace sdružené výuky a výcviku.*¹⁸⁹

Podstatou tohoto druhu výuky a výcviku je to, že žadatel o řidičská oprávnění se připravuje v rámci jednoho kursu na získání více skupin řidičských oprávnění, což šetří jeho čas, ale i finanční prostředky. Důležitým faktem však zůstává, že i v rámci tohoto druhu výuky a výcviku v autoškolách musí žadatel získat znalosti a dovednosti v takovém rozsahu, jakoby absolvoval výuku a výcvik v plném rozsahu pro jednotlivé skupiny řidičských oprávnění.¹⁹⁰

Výše uvedené bude zřejmě mnohem snazší pochopit na příkladu z praxe.

Jednoznačně nejvyužívanější kombinací skupin při sdružené výuce a výcviku v našich autoškolách byla skupina „A18“ + „B“, a to především z toho důvodu, že věk rozhodný pro udělení obou dvou uvedených skupin byl totožný a činil 18 roků. Zákon o provozu na pozemních komunikacích „nově“¹⁹¹ zavádí skupinu „A2“¹⁹², která ve své podstatě nahrazuje, s drobnými úpravami, dosavadní skupinu „A18“. Lze tedy i do budoucna předpokládat, že kombinace skupin „A2“ + „B“ bude při sdružené výuce a výcviku v rámci našich autoškol nejvyužívanější.

Jak to tedy bude probíhat v praxi?

V rámci jednoho kursu bude probíhat výuka teoretické části, která bude společná pro všechny, v tomto případě obě, skupiny řidičského oprávnění. Tato bude probíhat v rozsahu té skupiny, pro kterou je dle předepsaných osnov výuky a výcviku stanovena vyšší hodinová dotace. V tomto případě se bude jednat o sk. „B“. Na tuto bude následně navazovat teorie, která je specifická pouze pro sk. „A2“, kde by měl být žadatel seznámen s odlišnostmi, které souvisí s řízením motorových vozidel této kategorie.

¹⁸⁹ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 16 odst. 1

¹⁹⁰ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 16 odst. 2

¹⁹¹ 19. leden 2013 - Den nabytí účinnosti části zákona č. 297/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

¹⁹² Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích § 80a odst. 1 písm. c)

Například:

Předmět Teorie a zásady bezpečné jízdy bude přednášen v rozsahu hodinové dotace pro skupinu „B“ a následně bude navýšen o několik hodin, které se budou zabývat specifiky dané oblasti pro skupinu „A2“.

Zákonem není nijak stanoven minimální rozsah hodinové dotace týkající se specifik jednotlivých skupin řidičského oprávnění, proto se tyto počty budou regionálně lišit, a to především v závislosti na kvalitě personálního obsazení autoškol, ale i podle individuálních zájmů a potřeb jednotlivých žáků.

Praktická část přípravy musí být provedena v souladu se zákonem, a to v plném rozsahu pro všechny jednotlivé skupiny řidičského oprávnění, k jejichž získání se žadatel v rámci sdružené výuky a výcviku připravuje.

Rozšiřující výuka a výcvik¹⁹³

Pakliže je žadatel o řidičské oprávnění již držitelem některého z dalších skupin řidičských oprávnění, nepodrobuje se přípravě v autoškolě od úplných začátků, a to z důvodu logického předpokladu, že již získal dostatečné znalosti, dovednosti a zkušenosti, během své dosavadní řidičské praxe. Dokonce tato skutečnost vyplývá i ze zákona o provozu na pozemních komunikacích, jako jedna z podmínek pro držení již získaného(ných) řidičského(kých) oprávnění, kdy tento zákon požaduje po řidiči, plnění odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel daných skupin, a to po celou dobu držení těchto řidičských oprávnění¹⁹⁴.

Teoretická část výuky se tak věnuje pouze specifikům jednotlivých skupin řidičských oprávnění. Avšak praktický výcvik, stejně jako v předchozím typu přípravy, zůstává zachován v celém rozsahu tak, jak stanoví zákon¹⁹⁵.

Existuje však i výjimka, která se týká řidičských oprávnění skupin „AM“ a „T“, které

¹⁹³ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 17

¹⁹⁴ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích § 82 odst. 3

¹⁹⁵ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách, Příloha č. 3

jejich držitelům neumožní využití tohoto druhu výuky a výcviku v autoškolách. Jinými slovy, tyto skupiny jsou považovány „pouze“ za národní skupiny, a pokud jejich držitel chce získat další skupinu řidičského oprávnění, musí se podrobit výuce a výcviku k jejímu získání v plném rozsahu.¹⁹⁶

Na závěr charakteristiky tohoto způsobu výuky a výcviku žadatelů v autoškolách bych rád zdůraznil, že rozšiřující výuku a výcvik lze kombinovat i s výše uvedeným modelem sdužené výuky a výcviku.¹⁹⁷

Pro jednodušší pochopení předchozího odstavce tak mohu uvést typický příklad z našich autoškol, kdy držitel řidičského oprávnění skupiny „B“, současně rozšiřuje své stávající řidičské oprávnění, a to o skupiny „C“ a „D“. Jde tedy v tomto případě o přípravu, jak rozšiřující, tak i sduženou.

Výuka a výcvik podle individuálního studijního plánu¹⁹⁸

Jde o další z možných způsobů přípravy žadatelů k získání řidičského oprávnění v našich autoškolách. Zákon o autoškolách stanovuje její podobu takto:

*„Výuka a výcvik podle individuálního studijního plánu je příprava žadatele na získání řidičského oprávnění pro všechny skupiny vozidel s výjimkou skupin D, D+E, D1 a D1+E.“*¹⁹⁹

Princip této přípravy spočívá v tom, že s teoretickou částí výuky se žadatel o řidičské oprávnění seznámí formou samostudia a do autoškolského zařízení dochází pouze na konzultace, jejichž počet odpovídá příslušnému počtu zákonem stanovených hodinových dotací pro jednotlivé skupiny řidičského oprávnění. Na každé čtyři vyučovací hodiny jednotlivých bloků teoretické přípravy, musí tak bezpodmínečně žadatel absolvovat jednu hodinu konzultací. Počet žadatelů, kteří se takto připravují současně v jedné skupině, nesmí být vyšší než 5 osob tak, aby byla zajištěna

¹⁹⁶ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 17 odst. 1

¹⁹⁷ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 17 odst. 2

¹⁹⁸ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 18

¹⁹⁹ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 18 odst. 1

individuálnost a specifíčnost přístupu autoškoly k daným jedincům.²⁰⁰

Praktický výcvik v tomto případě výuky a výcviku musí, tak jako i u předchozích druhů příprav, proběhnout v plném rozsahu, přesně podle učebních osnov, které stanoví tento zákon.²⁰¹

Z mého pohledu se jedná o velmi rozporuplný způsob přípravy nových žadatelů v autoškolách. Dokázal bych se smířit s tím, kdyby se tento způsob výuky a výcviku týkal žadatelů, kteří již rozšiřují svá, jednou získaná, řidičská oprávnění. Zde je předpoklad, že podstatné teoretické znalosti již mají a nové tak získají formou samostudia, popřípadě povinných konzultací v autoškole.

Navíc zákonodárci, dle mého názoru, tento způsob přípravy žadatelů o řidičské oprávnění zařadili do tohoto zákona proto, aby tento model rozšířil lidem, jimž nevyhovuje některý z typických druhů příprav v autoškole (viz výše), jejich možnosti získat nové řidičské oprávnění.

Předchozí právní norma tento způsob přípravy upravovala tak, že individuální výcvik byl možný pouze u „nižších“ skupin řidičského oprávnění, a to při přípravě k získání skupin „AM, A nebo B“, dále musel být schválený a povolený příslušným dopravním inspektorátem. Zajímavostí také bylo, že tento způsob přípravy, kromě držitele učitelského oprávnění (instruktora), mohla provádět i osoba, která byla starší 25 let, měla minimálně tříletou praxi v řízení vozidla dané skupiny řidičského oprávnění a u níž dopravní inspektorát provedl před tímto výcvikem přezkoušení z odborné způsobilosti.²⁰²

Je tedy na první pohled patrné, že šlo tehdy o zcela výjimečné případy, kdy jejich četnost se v jednotlivých okresech počítala na jedince v průběhu kalendářního roku. V současné době se z tohoto způsobu přípravy stal celospolečenský trend, který je sice, z výše uvedeného důvodu, výhodný pro provozovatele autoškol, nepřináší však žádná pozitiva pro společnost. Z osobní zkušenosti mohu uvést několik negativních prvků,

²⁰⁰ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 18 odst. 3

²⁰¹ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 18 odst. 4

²⁰² Vyhláška federálního ministerstva dopravy č. 55/1991 Sb., o výcviku a zdokonalování odborné způsobilosti řidičů silničních motorových vozidel. (§§ 3, 12)

kteří jsou s individuální výukou a výcvikem v autoškolách spojeni.

- 1) Žadatel se neučí v souvislostech jednotlivých bloků výuky, čímž ztrácí všeobecný přehled v této oblasti.
- 2) Vytrácí se pocit sounáležitosti²⁰³ k ostatním žadatelům o řidičské oprávnění, kdy se například v rámci závěrečných zkoušek jedné autoškoly potkávají vzájemně naprosto neznámí lidé.
- 3) Předepsané konzultace mnohdy neodpovídají vyučovacím blokům, ale spíše se soustředí pouze na plánování dalšího průběhu praktického výcviku v autoškolě.

S ohledem na tyto skutečnosti by bylo vhodné se zamyslet nad tím, zda je pro společnost výhodné, aby se tímto způsobem připravovala většina našich nových řidičů – prvožadatelů. Tito nemají potřebné návyky, ale především osobní zkušenosti z řízení motorových vozidel v rámci silničního provozu, a právě proto bych rád podnítil každého z nás k zamyšlení, zda v době, kdy se snažíme o snížení statistik dopravní nehodovosti tak, abychom se přiblížili standardům vyspělých států Evropy, je tento způsob přípravy tím nejlepším k tomu, aby byl „masivně“ používán v rámci edukačního procesu v našich autoškolách. Zamyslet se musíme všichni – společnost jako normotvůrce, autoškoly jako aplikátor norem do reálného života, ale především sami žadatelé, kteří by, a to ve vlastním zájmu, měli za svoje peníze získat v autoškolě komplexní přípravu, která nebude zúžena pouze na mechanické naučení pravidel silničního provozu a praktický výcvik.

Doplňovací výuka a výcvik²⁰⁴

V tomto případě se jedná o velmi specifický druh přípravy žadatelů o řidičské oprávnění, kdy zákon o autoškolách naprosto přesně stanovuje, kdo se tohoto druhu výuky a výcviku může účastnit. Nejprve bych si, vzhledem k pregnantnosti jednotlivých ustanovení této části zákona, před hlubším rozbořením tohoto druhu přípravy

²⁰³ Palovčíková, G. Sociální psychologie II. Brno: IMS, 2009, s. 87. Sounáležitost ke skupině je jedním z podstatných znaků malé sociální skupiny.

²⁰⁴ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 19

v autoškolách, dovolil jejich doslovnou citaci tak, jak ji stanovuje zákon o autoškolách:

„Doplňovací výuka a výcvik mohou být poskytnuty pouze žadateli o řidičské oprávnění, který,

a) ukončil výuku a výcvik k získání řidičského oprávnění, ale řidičské oprávnění mu nebylo dosud uděleno podle zvláštního zákona, 2a) nejdéle však po dobu uvedenou v ustanovení § 39 odst. 5 tohoto zákona,

b) žádá o

1) rozšíření řidičského oprávnění ze skupiny A 1 na skupinu A2,

2) rozšíření řidičského oprávnění ze skupiny A2 na skupinu A, nebo

3) rozšíření rozsahu řidičského oprávnění pro skupinu B na jízdní soupravy složené z vozidla skupiny B a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg, jejichž největší povolená hmotnost převyšuje 3500 kg, nebo

c) žádá o rozšíření řidičského oprávnění s omezením na vozidla vybavená automatickou převodovkou na řidičské oprávnění bez tohoto omezení.“²⁰⁵

Oproti předchozímu znění zákona, se výrazně liší současná právní úprava písm. b) uvedená výše, která měla, do rozhodného data, tuto podobu:

„b) žádá o rozšíření řidičského oprávnění ze skupiny A opravňující k řízení motocyklu s omezením výkonu do 25 kW nebo s poměrem výkon/hmotnost do 0,16 kW/kg na skupinu A opravňující k řízení motocyklu o výkonu převyšujícím 25 kW nebo s poměrem výkon/hmotnost převyšující 0,16 kW/kg“²⁰⁶.

Ostatní ustanovení, týkající se doplňovací výuky a výcviku zůstala zachována v platnosti tak, jak platila před novelou²⁰⁷ tohoto zákona.

Z pohledu laické veřejnosti zřejmě nejméně srozumitelný druh výuky a výcviku v autoškolách, proto se pokusím jednotlivé body daného ustanovení zákona

²⁰⁵ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 19

²⁰⁶ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 19, ve znění platném do 18. ledna 2013.

²⁰⁷ Zákon č. 297/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

o autoškolách vysvětlit vlastními slovy.

K písm. a):

Pod tímto bodem se neskrývá nic jednoduššího než to, že žadatel o řidičské oprávnění neuspěl u prvního nebo následného pokusu závěrečné zkoušky (tudíž mu nebylo uděleno řidičské oprávnění) a v rámci zákonné lhůty 6 měsíců, ode dne prvního neúspěšného pokusu o její složení, může autoškola u žadatele využít tohoto ustanovení, jako jakéhosi nadstandardu, pro doplnění potřebných vědomostí nebo dovedností => „doplňovací výuka a výcvik“.

K písm. b):

Zákon o provozu na pozemních komunikacích nově zavádí zcela nové označení skupiny řidičského oprávnění „A2“²⁰⁸. Tohoto ustanovení doplňovací výuky a výcviku se využívá v autoškolách tehdy, jestliže je žadatel již držitelem řidičského oprávnění skupiny „A1“ či „A2“ a chce své oprávnění rozšířit. Tedy výcvikem získá nové kompetence k řízení motocyklů vyšší kategorie. Součástí této výuky a výcviku by samozřejmě měla být i jakási teoretická část, která se týká rozdílností v technice jízdy, způsobech ovládání a bezpečnosti jízdy se silnějším motocyklem. Bohužel v drtivé většině případů se od jakékoli teorie v autoškolách upouští a tento druh výuky a výcviku se koncipuje jako 1 hodina praktické jízdy na motocyklu vyšší kategorie, aby se žadatel před závěrečnou zkouškou seznámil, alespoň s jeho ovládacími prvky. Obdobně se tato situace zřejmě bude do budoucna opakovat i u rozšíření řidičského oprávnění skupiny „B“ o přívěsy do celkové hmotnosti 750 kg, jestliže největší povolená hmotnost takovéto jízdní soupravy přesáhne 3500 kg. Zcela záměrně jsem v předchozí větě užil slova „zřejmě“, a to z toho důvodu, že s touto variantou výuky a výcviku nejsou v době psaní tohoto textu žádné praktické zkušenosti z důvodu krátké doby platnosti novelizovaného znění zákona.

K písm. c):

²⁰⁸ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích § 80a odst. 1 písm. c)

Jestliže žadatel v předchozím období již získal řidičské oprávnění pro určitou skupinu vozidel, ale jejich řízení mu bylo omezeno pouze na taková vozidla dané skupiny, která jsou vybavena automatickou převodovkou, pak se může formou doplňovací výuky a výcviku připravit na zkoušku, kterou prokáže to, že tohoto omezení již v jeho případě není třeba a je schopen řídit tato vozidla v plném rozsahu.

Zde je třeba však zdůraznit, že na výše uvedenou doplňovací výuku a výcvik neexistuje normativně upravená dotace počtu hodin, které musí žadatel v autoškolě absolvovat. Je tedy jen na jeho uvážení, zda a v jakém rozsahu této možnosti využije.

Pokusil jsem se tak stručně představit jednotlivé druhy výuky a výcviku v autoškolách. Byť se od sebe mnohdy výrazně odlišují, všechny by měly směřovat k tomu, aby *žadatel o řidičské oprávnění získal dostatek teoretických a praktických znalostí, dovedností a návyků, které by mohl úspěšně uplatnit v řízení motorových vozidel na pozemních komunikacích.*²⁰⁹

A co vlastně je obsahem výuky a výcviku? I na tuto otázku zná zákon o autoškolách odpověď.

Výuka pro účely tohoto zákona obsahuje:

- a) výuku předpisů o provozu vozidel,
- b) výuku teorie řízení a zásad bezpečné jízdy,
- c) výuku o ovládání a údržbě vozidla,
- d) výuku zdravotnické přípravy.²¹⁰

Obdobně pak zákon o autoškolách stanovuje i obsah výcviku:

- a) výcvik v řízení vozidla,
- b) výcvik praktické údržby vozidla,
- c) praktický výcvik zdravotnické přípravy.²¹¹

²⁰⁹ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 20 odst. 1

²¹⁰ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 20 odst. 2

²¹¹ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 20 odst. 3

Hodinové dotace jednotlivých oblastí výuky a výcviku pro získání různých skupin řídičského oprávnění se liší, a to i na základě zvoleného druhu výuky a výcviku²¹². Vzhledem k tomu, že pro účely tohoto textu nejsou podstatným prvkem, rozhodl jsem se je přehledně uvést v příloze této diplomové práce.

Absolvování výuky a výcviku v autoškole by tak měly být dostatečnou garancí toho, že žadatel získá v rámci svého vzdělávání v autoškole nové řídičské kompetence, které by jej opravňovaly nejen k řízení příslušné skupiny motorových vozidel na pozemních komunikacích, ale především jeho žádoucího, neagresivního a bezpečného pohybu v silničním provozu.

Vlastní průběh výuky a výcviku

Je nutné si uvědomit, že na trhu autoškol existují ty, které svoji profesi berou vážně a provádějí ji kvalitně, protože jim záleží na tom, aby jejich absolventi získali maximální množství znalostí a dovedností potřebných ke správnému ovládnutí vozidla, k odhalování případných poruch, vyhodnocování nebezpečnosti vzniklé dopravní situace a celou řadu dalších kompetencí souvisejících s jejich bezpečným pohybem na pozemních komunikacích. Bohužel existují i autoškoly méně kvalitní až nekvalitní, jejichž hlavní devízou pro žadatele, je cena jejich výuky a výcviku. Tento argument pro volbu vhodné autoškoly, je mnohdy rozhodujícím činitelem při její volbě, především pak u mladších lidí. Ne vždy však avizovaná cena je cenou konečnou, a mnohdy se pak nestačí divit ceně reálné, která se od původní nabídky výrazně odlišuje.

Problematiku průběhu výuky a výcviku žadatelů o řídičská oprávnění a rovněž to, jakým způsobem má být provozovatelem autoškoly ukončena, se obsahově zabývá hlava třetí zákona o autoškolách.²¹³ Některá ustanovení této normy jsou následně mnohem hlouběji rozebrána v jeho prováděcím předpisu.²¹⁴

²¹² Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 20 odst. 4; Příloha č. 3 zákona.

²¹³ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách §§ 25 - 31

²¹⁴ Vyhláška č. 167/2002 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů §§ 9 – 13a

Ani tato část zákona se nevyhnula novelizaci²¹⁵, nicméně tyto úpravy byly pouze lingvistického charakteru a nijak nemění podstatu zákonem daných ustanovení.

Ze sociálně pedagogického pohledu není tato oblast přípravy žadatelů v autoškolách příliš podstatná a navíc se její jednotlivá zákonná ustanovení týkají povinností provozovatelů autoškol. Proto jsem se rozhodl, v této části textu namísto striktní citace zákona, spíše poskytnout žadatelům několik praktických rad, které vychází z mé osobní, téměř 20-ti leté zkušenosti v této oblasti. Nechci tyto rady uvádět jako nějaká dogmata. Zcela jistě celá řada budoucích řidičských adeptů bude vycházet při své volbě autoškoly z preferencí předchozích absolventů, doporučení rodičů, místních poměrů, svých možností apod. Jde skutečně o několik informací, které by mohly být pro uchazeče o řidičské oprávnění z pohledu jeho přípravy v autoškole zajímavé, a to především z toho důvodu, aby si za „svoje peníze“ odnesl z autoškoly to, na co má ze zákona nárok.

- Informace o počtu hodin výuky a výcviku - Zde bych doporučil budoucím řidičským adeptům, ještě před započítáním výuky a výcviku ve zvoleném autoškolním zařízení, nastudovat Přílohu č. 3, zákona o autoškolách a zjistit si přesný minimální počet hodin, které mají v rámci kursu autoškoly absolvovat. Mnohdy se stává, že žadatelé o řidičské oprávnění slepě důvěřují informacím, které jim poskytne provozovatel autoškoly. Zde je však nutné upozornit na fakt, že ne vždy tyto informace plně korespondují s obsahem zákona o autoškolách. Pokud bude žadatel přesně vědět, kolik vyučovacích hodin má v rámci kursu autoškoly absolvovat, může tak účinně svoje práva vůči provozovateli autoškoly hájit a vymáhat.
- Vyučovací hodina - Dalším problémem, se kterým se mohou žadatelé o řidičské oprávnění v autoškolách setkat, je dodržování délky vyučovacích hodin. Zde platí, že 1 vyučovací hodina trvá 45 min. Je tedy v zájmu samotného žadatele, aby trval na dodržování této, zákonem stanovené doby výuky a výcviku. Netrpte tedy svým instruktorům jejich nákupy, přestávky na cigaretu, na svačinu apod.

²¹⁵ Zákon č. 297/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Vy jste platící zákazník a v každé solidní autoškole by se vám měl po tuto dobu váš instruktor plně věnovat. Pokud nebudete na svých právech trvat, okrádáte sami sebe.

- Počet hodin praktického výcviku - V souvislosti s délkou vyučovací hodiny, bych dále upozornil na další nešvar mnoha autoškol. Běžnou, upozorňuji protizákonnou, praxí v autoškolách se stává, že učitel naplánuje jednomu žadateli o řidičské oprávnění i několik po sobě jdoucích vyučovacích hodin praktického výcviku, a to z toho důvodu, aby neměl zbytečné prostoje při čekání na dalšího frekventanta. Zákonem je stanoveno, že výcvik v řízení vozidla nesmí trvat déle než dvě vyučovací hodiny denně. Z pedagogického pohledu zcela logické opatření. Budoucí řidič by měl získat a osvojit si v rámci každé vyučovací hodiny určité dovednosti a měl by mít možnost nově nabyté informace vstřebat. Pokud by délka praktického výcviku v řízení byla delší, mohlo by docházet k situaci, kdy žadatel dostane mnoho informací, které není schopen adekvátně zpracovat a zažít. Následně může u něj docházet i k psychickým poruchám, které mohou vyústit až v úzkost, či strach z následujících hodin výcviku v autoškole, které vychází z nezvládnutí předchozích lekcí. Následně se tak tento fakt, zcela jistě promítne i do průběhu závěrečných zkoušek. *(Výjimku tvoří mopedy s více než 2 koly, kde lze provádět max. 4 hodiny praktického výcviku denně²¹⁶)*
- Zahájení praktického výcviku – Kdy může žadatel vlastně započít se svým praktickým výcvikem v autoškole? Praktický výcvik musí vždy navazovat na teoretickou přípravu žadatele. Je tedy nepřipustné, aby autoškola započala praktický výcvik v řízení vozidla s žadatelem, který nemá alespoň elementární základy týkající se pravidel silničního provozu (dopravní značky apod.), teorie a zásad bezpečné jízdy, ale především oblasti ovládnutí daného typu vozidla, na kterém bude praktický výcvik prováděn. Zde se opět projevuje další z nešvarů mnohých autoškol, který však mnohdy koresponduje i se systémem jejich výuky. Žadatelé by tak měli ve vlastním zájmu trvat na tom, aby byli nejdříve seznámeni s potřebnými základy teorie tak, aby počátky jejich

²¹⁶ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách – Příloha č. 2 písm. a)

praktického výcviku u nich nevyvolávaly pocity paniky a zděšení, vycházejících z nedodržení posloupnosti jednotlivých etap edukačního procesu v autoškolách.

- Kontrola průběhu praktického výcviku – Z pohledu frekventanta autoškoly velice podstatná záležitost. Každému žadateli o řidičské oprávnění musí provozovatel autoškoly hned na začátku kursu vydat „Průkaz žadatele“, do kterého se průběžně zaznamenává jeho účast na hodinách praktického výcviku. Žadatel tak má možnost osobní kontroly, kolik hodin praktického výcviku již absolvoval. Zápisy v tomto průkazu by si měli žáci autoškoly pečlivě hlídat a pravidelně, po každém zápisu instruktora, překontrolovat, zda jím zapsané údaje souhlasí se skutečnou realitou.

- Cena kursového – Již výše v textu jsem upozorňoval na podvodné praktiky některých nesolidních provozovatelů autoškol. Tito zcela záměrně stanoví cenu kursového příliš nízkou (v porovnání s konkurencí), a tím výrazně ovlivní rozhodování zájemců o řidičské oprávnění, především ze sociálně slabších skupin. Zařazení do výuky a výcviku v takovýchto „laciných“ autoškolách je většinou podmíněno podepsáním smlouvy s provozovatelem autoškoly o poskytnutí požadované výuky a výcviku. Taková smlouva potom mívá mnoho dodatků, které se týkají přihlášení žadatele na závěrečné zkoušky, poplatku za provedení závěrečné zkoušky, přechodu žáka do jiné autoškoly a mnoha jiných. Podpisem této smlouvy se pak žák autoškoly v podstatě stává rukojmím provozovatele. Finanční sumy vztahující se k jednotlivým dodatkům pak obsahují i několikatisícové poplatky za uvedené služby. Velice snadno se tak může stát, že původní cena kursového se těmito poplatky navýší 2 – 3 x. Doporučuji proto zjistit si ještě před nástupem do autoškoly, zda udávaná cena kursového je skutečně konečná a nevztahují se k ní některé další platby.

Správnou volbou autoškoly může každý z budoucích řidičů jen získat. Vyplatí se tedy tomuto rozhodovacímu procesu věnovat zvýšenou pozornost, která se nám v případě správné volby několikanásobně vrátí zpět. Jako rozhodující kritérium bych v žádném případě nevolil cenu. Spíše bych při výběru autoškoly preferoval jaké, má vytipovaná autoškola technické zázemí, jaké je prostředí jejich učeben apod. Největší důraz bych však kladl na personální obsazení vybrané autoškoly, protože největší část úspěšného

zvládnutí přípravy v autoškole spočívá ve vzájemném vztahu pedagog x žák. Kvalitní pedagog je tak základem úspěšného zvládnutí nejen kursu v autoškole, ale i závěrečné zkoušky k získání řidičského oprávnění. Je tedy v zájmu každého budoucího řidiče obstarat si co největší množství relevantních informací a na jejich základě učinit toto významné životní rozhodnutí.

Není společensky účelné autoškolu „pouze“ absolvovat. Ale absolvovat ji takovým způsobem, aby získání řidičského oprávnění v autoškole doprovázely především pozitivní vzpomínky, aby autoškola vychovala kvalitně připraveného řidiče, který nebude pro společnost hrozbou, ale naopak přínosem vedoucím ke zlepšení dopravní kultury na našich pozemních komunikacích.

Příprava řidičů v rámci výuky na středních školách a středních odborných učilištích

Doposud byl věnován text této diplomové práce autoškolským zařízením, které připravují nové řidiče v rámci privátního, tedy soukromého sektoru. Kromě tohoto nejrozšířenějšího typu přípravy řidičů u nás, však existuje na našich středních školách a středních odborných učilištích, specifický druh autoškolské výuky a výcviku, který souvisí s přípravou žáků těchto ústavů na budoucí povolání.

Rád bych tak jen velice stručně charakterizoval některé z odlišností od klasického způsobu přípravy nových řidičů:

- Vzhledem k faktu, že získání řidičského oprávnění pro žáky těchto škol je jedním z předpokladů k výkonu jejich povolání, je absolvování autoškoly součástí jejich výchovně vzdělávacího procesu. Je tak současně i obsahem tzv. ŠVP²¹⁷, čímž se stává řádným vyučovacím předmětem v rámci jednotlivých učebních nebo studijních oborů na těchto typech škol. Výuka tohoto předmětu (ŘMV – řízení motorových vozidel) může být školou zařazena jako povinný²¹⁸,

²¹⁷ ŠVP - Školní vzdělávací program – navazuje na Rámcový vzdělávací program stanovený Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy pro jednotlivé stupně vzdělávání. Za jeho kvalitu je odpovědný ředitel školy. (Zdroj: zákon č. 561/2004 Sb., školský zákon § 5)

²¹⁸ http://www.soubce.cz/storage/svp_automechanik.pdf, s. 142.

ale i nepovinný předmět.

- Kvantitativně měřitelným rozdílem je také počet teoretických hodin výuky. Vezmeme-li v úvahu, že hodinová dotace předmětu ŘMV na těchto typech škol je stanovena na 2 hodiny týdně a při předpokladu, že školní rok má zhruba 40 týdnů, dostaneme se jednoduchou matematikou k číslu 80²¹⁹, což je zhruba roční hodinová dotace teoretické přípravy v rámci autoškol na daných typech škol. V porovnání s „civilní“ autoškolou, kde kupříkladu hodinová dotace pro získání řidičského oprávnění skupiny „B“ činí 36 hod.²²⁰, je tento rozdíl markantní.
- Oproti „civilním“ autoškolám jsou rozdílné i některé podmínky pro přijetí žadatelů k výuce a výcviku a také podmínky týkající se skládání závěrečných zkoušek u žáků těchto typů autoškol. Zákon tyto podmínky stanovuje v současné době takto:

„Žáci školy, které byla vydána registrace k provozování autoškoly, u nichž je získání řidičského oprávnění kvalifikační předpoklad k výkonu povolání, na které se žáci ve škole připravují, nebo pro něž je řízení motorových vozidel volitelným (nevolitelným) předmětem, mohou být zařazeni do výuky a výcviku nejdříve 2 roky před dosažením předepsaného věku pro udělení řidičského oprávnění pro příslušnou skupinu vozidel^{2a)} Zkoušku odborné způsobilosti mohou pak složit po ukončení výuky a výcviku, a to i před dosažením předepsaného věku s tím, že řidičské oprávnění jim bude vydáno po jeho dosažení. Uvedené školy pak mohou výuku a výcvik provádět jako sdruženou ve smyslu § 16 odst. 1, přičemž při kombinaci skupin vozidel uvedených v § 15 odst. 1 lze přidružit i skupinu C nebo C1“.²²¹

Vysoce nadstandardní, oproti výuce v „civilní“ autoškole, je možnost přidružení skupiny „C“ nebo „C1“ v rámci základní přípravy, což u privátních autoškolských zařízení není možné. Zde musí žadatel být nejprve držitelem skupiny řidičského oprávnění sk. „B“, a potom následně má možnost o výše uvedené skupiny svoje řidičské portfolio rozšířit. Rovněž zkoušky z odborné způsobilosti mohou žáci těchto škol

²¹⁹ MŠMT. RVP pro obor vzdělání 23-45-M/01 Dopravní prostředky. Praha: MŠMT, 2007.

²²⁰ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách, Příloha č. 3

²²¹ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 13 odst. 2

vykonat před dovršením věku²²² stanoveného zákonem o provozu na pozemních komunikacích, což frekventantům „civilních“ autoškol umožněno není.

Úspěšné zvládnutí přípravy v autoškolách, jak „školních“, tak i „privátních“, je předpokladem toho, aby byl žadatel provozovatelem autoškoly přihlášen k závěrečné zkoušce, která je jakýmsi vyvrcholením tohoto edukačního procesu, vedoucího k získání řidičského oprávnění. Vzhledem k tomu, že celá následující kapitola bude věnována problematice závěrečných zkoušek v autoškole, nebudu tuto etapu výchovně vzdělávacího procesu na tomto místě více rozvádět.

Nicméně následující text této práce bych rád věnoval dalšímu, řekněme následnému zdokonalování našich řidičů, kteří již jsou držiteli řidičského oprávnění a svoji způsobilost k řízení si různými zákonnými i mimozákonnými formami udržují, popř. rozšiřují tak, aby byli seznámeni s aktuálními změnami příslušných právních norem, novinkami z oblasti motorismu, s bezpečností práce v rámci silniční dopravy apod.

3.2 PROHLUBOVÁNÍ ZNALOSTÍ A DOVEDNOSTÍ ŘIDIČŮ MOTOROVÝCH VOZIDEL

Je nutné si uvědomit, že edukační proces má biodromální charakter a nekončí tím, že frekventant autoškoly úspěšně složí závěrečnou zkoušku a místně a věcně příslušný úřad obce s rozšířenou působností mu rozhodnutím udělí příslušné řidičské oprávnění.

Získáním řidičského průkazu by tak řidičův výchovně vzdělávací proces neměl v žádném případě končit. Je nutné si uvědomit, že autoškola naučila své žáky pouze základům, které se týkají dovednosti v ovládnutí vozidla. Autoškola by měla rovněž své žáky naučit správnému vnímání, předvídání, pozornosti, rozhodování, vyhodnocování a přiměřené reakci na situace, které mohou nastat v rámci provozu na pozemních komunikacích. Jinými slovy vytvořila jakousi „bazální řidičskou osobnost“, která se musí i nadále rozvíjet ve všech směrech.

²²² Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích § 83

Osobnost každého řidiče je tak rozhodujícím faktorem ovlivňujícím to, jakým způsobem se jednotliví účastníci silničního provozu vůči sobě chovají navzájem. Mnohdy toto chování řidičů pramení z neznalosti, jindy z jejich charakteru, temperamentu nebo schopností. Řidiči by tak neměli „usnout na vavřínech“ a průběžně se zdokonalovat v dříve získaných kompetencích tak, aby svými znalostmi, schopnostmi a dovednostmi přispěli ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

Z pohledu zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, musíme řidiče rozdělit do tří základních kategorií:

- 1) řidič amatér,
- 2) řidič, který řídí motorové vozidlo v rámci svého zaměstnání (skladník, zásobovač, referent...) ²²³,
- 3) řidič, u kterého je řízení motorového vozidla hlavní náplní jeho zaměstnání (profesionální řidič) ²²⁴.

Ad. 1)

Řidič amatér

V tomto případě žádná ze zákonných norem nepřikazuje řidičům, kteří řídí vozidla pro účely soukromé povahy, jakýkoli způsob jejich následného zdokonalování. Je tedy plně na jejich vůli kdy, v jakém časovém horizontu a rozsahu a zda-li vůbec, se jakéhokoli prohloubení svých řidičských schopností, dovedností, či znalostí zúčastní. Bilance poněkud smutná, a to především z toho důvodu, že v současné době se velmi často mění normy, týkající se oblasti silniční dopravy (viz kapitola 1) a řidiči, kteří získali řidičské oprávnění před několika desítkami roků, tak mnohdy ani neznají název zákona, který tuto problematiku upravuje, natož jeho současný obsah. Taktéž technický vývoj motorových vozidel jde nezadržitelně kupředu. Tyto vozidla nově obsahují celou řadu nových bezpečnostních prvků zejména pak prvků aktivní bezpečnosti (ASR, ABS, ESP...), které mohou řidiči, pokud je správně využívá, významně zpříjemnit jeho

²²³ Tuto problematiku řeší zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce.

²²⁴ Tuto problematiku řeší zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách §§ 46 – 52c

činnost za volantem. Pokud však řidiči ani neví, že jejich vozidla jsou touto technikou vybavena, nedokáží je správně využívat a značně tak komplikují život sami sobě. S novými technickými prvky na vozidlech se mění technika jízdy, mění se také zásady pro jeho bezpečné ovládání apod.²²⁵, a proto by řidiči neměli, především ti, u kterých od doby kdy absolvovali svoji autoškolu uplynula, delší doba, podceňovat svoje další vzdělávání v této oblasti.

Osobně bych doporučoval sledovat v médiích pořady, které souvisí s touto tematikou, kde je často na novinky z oblasti silniční dopravy mnohdy poukazováno. Využít rovněž, v dnešní době nejmocnějšího z masmédií, kterým je internet, kde lze všechny informace, včetně těch nejaktuálnějších, získat, aniž by motorista musel navštěvovat nějakou instituci. Je tak vhodné pro tyto účely sledovat zejména webové stránky Ministerstva dopravy ČR²²⁶, Policie ČR²²⁷, Automotoklubu ČR²²⁸, Centra služeb pro silniční dopravu²²⁹, Centra dopravního výzkumu²³⁰, Asociace autoškol²³¹ apod. Velmi zdařilé jsou také nejnovější internetové stránky BESIPu²³². Každopádně minimálně před cestou do zahraničí je vhodné některé z avizovaných webových stránek navštívit pro porovnání našich národních pravidel silničního provozu s pravidly platnými v daném státu. Ne všude, a to i v rámci Evropské unie, jsou tato pravidla shodná a je důležité znát jednotlivé odchylky, aby se řidiči nedostali na území cizího státu do problémů s tamními orgány, dohlížejícími nad bezpečností silničního provozu.

Jedinou výjimkou, kde dochází organizovaně k prohlubování získaných dovedností a znalostí u řidičů amatérů, jsou tzv. Střediska bezpečné jízdy. Účast na kursu bezpečné jízdy je z pohledu řidičů zcela **dobrovolná**. Důvod proč se řidiči těchto kursů bezpečné jízdy účastní, není v drtivé převaze ten, že chtějí zdokonalit svoje jezdecké schopnosti, nýbrž skutečnost, kterou umožňuje zákon o provozu na pozemních komunikacích, která spočívá v tom, že úspěšným absolventům těchto kursů lze v průběhu každého kalendářního roku odečíst 3 body z jejich trestného konta v bodovém hodnocení

²²⁵ Faus, P., Olšan, M. Autoškola pro řidičské oprávnění skupin C,D,E,T. Brno: Computer press, 2008, s. 114 – 148.

²²⁶ <http://www.mdcz.cz/>

²²⁷ <http://www.policie.cz/>

²²⁸ <http://www.uamk-cr.cz/>

²²⁹ <http://www.cspzd.cz/>

²³⁰ <http://www.cdv.cz/>

²³¹ <http://www.asociaceautoskol.cz/>

²³² <http://www.ibesip.cz/>

řidičů²³³. Zákon o autoškolách pak stanoví podmínky, za jakých se mohou řidiči tohoto kursu bezpečné jízdy zúčastnit²³⁴.

Vzhledem k tomu, že se však nejedná o edukaci v rámci autoškolského zařízení, nebudu problematiku předchozího odstavce, v tomto textu více rozebírat.

Ad. 2)

Řidič, který řídí motorové vozidlo v rámci svého zaměstnání

Na následné a prohlubující vzdělávání řidičů, kteří řídí motorová vozidla v rámci své profese, ale současně tato činnost není hlavní náplní jejich zaměstnaneckého poměru, je legislativa mnohem lépe připravena než u řidičů amatérů. Mezi tyto profese můžeme zařadit převážnou část úředníků státní správy i samosprávy, referenty, skladníky, OSVČ²³⁵ a další. Zjednodušeně řečeno, každého kdo v rámci svého zaměstnání využívá motorového vozidla k přepravě sama sebe nebo jiných osob, popřípadě nákladu a současně nepatří do kategorie profesionálních řidičů, lze zařadit do této skupiny řidičů.

Zaměstnavatel takového řidiče, pak má vůči tomuto zaměstnanci určité povinnosti, které vyplývají ze zákoníku práce. Mimo jiného tento zákon striktně stanovuje to, kdy je zaměstnavatel povinen svého zaměstnance proškolit o právních a ostatních předpisech souvisejících s výkonem jeho zaměstnání v návaznosti na bezpečnost a ochranu zdraví jím vykonávané práce.²³⁶

Podrobněji o tom hovoří zákoník práce takto:

„Zaměstnavatel je povinen určit obsah a četnost školení o právních a ostatních předpisech k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, způsob ověřování znalostí zaměstnanců a vedení dokumentace o provedeném školení. Vyžaduje-li to povaha rizika

²³³ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích §123e odst. 4

²³⁴ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 52a

²³⁵ OSVČ - Osoba samostatně výdělečně činná je termín používaný v českých zákonech o dani z příjmů, o sociálním zabezpečení a zdravotním pojištění pro takovou fyzickou osobu, která má příjmy z podnikání nebo z jiné samostatně výdělečné činnosti. (Zdroj:

http://cs.wikipedia.org/wiki/Osoba_samostatn%C4%9B_v%C3%BDd%C4%9Ble%C4%8Dn%C4%9B_%C4%8Dinn%C3%A1)

²³⁶ Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce § 103 odst. 2

*a jeho závažnost, musí být školení podle věty první pravidelně opakováno; v případech uvedených v odstavci 2 písm. c) musí být školení provedeno bez zbytečného odkladu.*²³⁷

Přestože zákoník práce dává povinnost zaměstnavateli určit obsah a četnost školení, nikde ve svém obsahu neudává, jak často tato školení mají probíhat. Respektive § 103 odst. 2 stanovuje, kdy má dojít k tomuto školení a při jakých změnách, ovšem neřeší problematiku pravidelného školení v případě, kdy se nijak podstatně nezměnil současný stav oproti předchozímu.

Je tedy na organizaci samotné, jakou četnost pravidelných školení bezpečnosti práce stanoví. V případě školení týkajícího se silniční dopravy bývá obecně doporučováno, aby takováto příprava probíhala v intervalu 1x ročně. S tím, jak často se mění legislativa v této oblasti, se domnívám, že tento interval je skutečně na hraně toho, aby pracovník disponoval aktuálními informacemi z této oblasti. Rovněž pojišťovny vyžadují, a to z důvodu plnění v případě vzniku škodné události zaviněné zaměstnancem, aby tato školení proběhla maximálně v ročních intervalech. Dalším problémem je fakt, že nikde není stanoveno kdo má takové školení provádět. Opět existuje jen obecné doporučení, které říká, že tyto druhy školení by měly provádět zkušení zaměstnanci některé z autoškol nebo školícího střediska. Tito disponují nejnovějšími informacemi a poznatky z oblasti silničního provozu a takové školení je pro zaměstnance zcela jistě přínosem. Nikdo však nedonutí zaměstnavatele k tomu, aby toto obecné pravidlo musel dodržovat. Pokud se rozhodne, že toto školení v jeho firmě bude provedeno bezpečnostním technikem organizace, pak z pohledu zákona má takové školení stejnou váhu jako to, které bylo provedeno profesionálem na silniční dopravu.

Z vlastní zkušenosti však mohu potvrdit, že drtivá většina organizací dodržuje nejen obecné pravidlo intervalu školení 1x ročně, ale najímá na toto školení profesionály, kteří se dané problematice věnují. I zde platí zásada „kvalitní příprava = kvalitní lektor“.

S povinnostmi zaměstnavatele korespondují i práva zaměstnance, z nichž uvádím jedno z nejobecnějších, které zákoník práce stanoví takto:

²³⁷ Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce § 103 odst. 3

„Zaměstnanec má právo na zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, na informace o rizicích jeho práce a na informace o opatřeních na ochranu před jejich působením; informace musí být pro zaměstnance srozumitelná.“²³⁸

Pokud se tedy jeví zaměstnanci četnost školení nedostatečná, například z důvodu významných novel právních norem, má možnost domoci se u zaměstnavatele svých práv tak, jak stanoví zákoník práce (viz předchozí citace).

Zákon o autoškolách, v současném znění, tento druh prohlubování řídičské odbornosti nezná, a právě z tohoto důvodu, obdobně jako u řidičů amatérů nebudu tuto problematiku v tomto textu více rozebírat.

Ad. 3)

Profesionální řidič

Lidé, u nichž je řízení motorového vozidla hlavní náplní jejich zaměstnání, jsou na tom z pohledu prohlubování svých řídičských znalostí a dovedností ze všech skupin řidičů nejlépe.

Na takovéto řidiče se vztahují jednak ustanovení zákoníku práce (viz předchozí text) a navíc, oproti ostatním skupinám řidičů, tuto problematiku řeší ku prospěchu celé společnosti, i zákon o autoškolách²³⁹, společně se svou prováděcí vyhláškou²⁴⁰.

I přesto, že tento druh prohlubování odborných znalostí a dovedností profesionálních řidičů neprobíhá v autoškolách, ale v akreditovaných školících střediscích, rád bych na tento druh přípravy upozornil, a to z toho důvodu, že **akreditované školící středisko se ve své podstatě rovná autoškole**. Ze zákona tomu tak být nemusí, ovšem ve svém okolí neznám jediný případ, kdy by tomu tak nebylo.

²³⁸ Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce § 106 odst. 1

²³⁹ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách - Část pátá, Hlava první §§ 46 – 52c

²⁴⁰ Vyhláška č. 156/2008 Sb., o zdokonalování odborné způsobilosti řidičů a o 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.

A kteří profesionální řidiči jsou tedy povinni účastnit se zdokonalování odborné způsobilosti?

Tato povinnost platí pro řidiče, kteří jsou občany některého z členských států Evropské unie a mají na území naší republiky trvalý pobyt, nebo mají na území České republiky dlouhodobý pobyt, který trvá déle než 185 dnů v kalendářním roce. Kromě výše uvedených řidičů tato povinnost platí i pro řidiče, kteří jsou občany jiného než členského státu Evropské unie a vykonávají závislou práci pro zaměstnavatele usazeného nebo podnikajícího na území ČR, a to za předpokladu, že řídí motorové vozidlo skupiny „C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D nebo D+E“.²⁴¹

Samozřejmě je z této povinnosti vyjmuta několik skupin vozidel, na jejichž řidiče se tato povinnost nevztahuje. Této povinnosti jsou podle zákona zbaveni řidiči:

- a) „vozidel, jejichž nejvyšší povolená rychlost nepřesahuje 45 km/h,
- b) vozidel používaných ozbrojenými silami České republiky, Policií České republiky, obecní policií, Vězeňskou službou České republiky, Celní správou České republiky, Generální inspekcí bezpečnostních sborů a zpravodajskými službami České republiky,
- c) vozidel hasičského záchranného sboru České republiky a jednotek požární ochrany, poskytovatele zdravotnické záchranné služby a Správy státních hmotných rezerv,
- d) vozidel používaných při zabezpečování civilní obrany a báňské záchranné služby,
- e) vozidel ve zkušebním provozu a při zkušební jízdě v souvislosti s jejich opravou a údržbou,
- f) vozidel používaných při výcviku a při zkouškách v autoškole,
- g) vozidel používaných při přepravě věcí, které řidič využije při výkonu své závislé práce nebo podnikání, pokud řízení není hlavním předmětem výkonu závislé práce nebo podnikání řidiče, vozidel používaných pro vlastní potřebu,
- h) zemědělských a lesnických traktorů.“²⁴²

²⁴¹ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 46 odst. 2

²⁴² Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 46 odst. 3

Toto prohlubování kvalifikace profesionálních řidičů může mít dvě základní formy:

- 1) vstupní školení řidičů²⁴³,
- 2) pravidelné školení řidičů²⁴⁴.

A jaký je mezi těmito druhy školení rozdíl?

Zatímco první typ školení slouží k získání odborné kvalifikace řídit motorová vozidla výše uvedených skupin řidičského oprávnění, jako řidič – profesionál, potom druhá uvedená nabídka školení slouží k udržení této dříve získané odborné způsobilosti.

Vstupní školení

Probíhá v akreditovaném školicím středisku a provádí se formou výuky a výcviku. Na rozdíl od pravidelného školení, je vstupní školení řidičů zakončeno závěrečnou zkouškou před zkušebním komisařem řidičů. V rámci vstupního školení jde zejména o získání a prohloubení znalostí v oblastech, které souvisí se silniční dopravou. Například uplatnění vnitrostátních a mezinárodních právních předpisů souvisejících se silniční dopravou, poskytování služeb a logistiky, bezpečnosti provozu, ekologie apod.²⁴⁵

Délka této přípravy je standardně 140 hodin, z nichž 130 náleží hodinám teoretické přípravy a 10 praktickému výcviku na vozidle dané skupiny. Držitelům řidičských oprávnění skupin „C, C+E, D, D+E“ je umožněno absolvovat i rozšířenou výuku a výcvik, a to z toho důvodu, aby mohli, v zákonem stanovených případech²⁴⁶, řídit motorová vozidla uvedených skupin před dovršením potřebného věku. Hodinová dotace této rozšířené přípravy činí pak dvojnásobek původní, tedy 280 hodin.²⁴⁷

Po absolvování vstupního školení se řidič přihlásí u místně a věcně příslušného

²⁴³ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 47

²⁴⁴ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 48

²⁴⁵ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 47 odst. 1

²⁴⁶ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích § 83 odst. 6

²⁴⁷ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 47 odst. 3 - 4

obecního úřadu obce s rozšířenou působností²⁴⁸ k vykonání závěrečné zkoušky. Tato zkouška má písemnou podobu. Po jejím úspěšném zvládnutí si může řidič zažádat u věcně a místně příslušného obecního úřadu obce s rozšířenou působností²⁴⁹ o vydání „Průkazu profesní způsobilosti řidiče“, který se v současné době již u českých řidičů nevydává, ale jeho držení se zaznamená přímo do řidičského průkazu.

Pravidelné školení

I tento druh prohloubení znalostí získaných v rámci vstupního školení se odehrává v akreditovaných školících střediscích. Na rozdíl od předchozího typu školení se jedná pouze o teoretickou přípravu řidičů, která není zakončena žádnou zkouškou.²⁵⁰

V současné době zřejmě nejdiskutovanějším ustanovením, které se týká pravidelného školení profesionálních řidičů je toto:

„Řidič se zúčastní pravidelného školení v celkovém rozsahu 35 hodin do konce pátého roku od data vydání průkazu podle § 52c. Pravidelné školení je rozděleno do ročních kurzů v rozsahu 7 hodin.“²⁵¹

Na toto ustanovení existuje dvojí výklad. Jeden ze strany Ministerstva dopravy ČR, který je upraven pokynem (Příloha P II.) a říká, že řidič se musí zúčastnit následujícího pravidelného školení vždy v intervalu do jednoho roku od data vydání Průkazu profesní způsobilosti řidiče (PPZŘ). Na druhou stranu existuje názor, který vychází z evropské směrnice 2003/59/ES²⁵², kdy odborníci na tuto problematiku tvrdí, že danou 35 hodinovou dotaci stačí splnit kdykoli v průběhu 5 let, tedy i v posledním roce platnosti PPZŘ, a to v plném rozsahu 35 hodin. Pokud by byl jejich výklad správný, potom by zákon o autoškolách, zcela neopodstatněně, obsahoval ve svém znění následující paragraf:

²⁴⁸ Věcně a místně příslušný je úřad podle místa podnikání provozovatele školícího střediska. (Zdroj: z.č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 52b odst.1)

²⁴⁹ Věcně a místně příslušný je úřad podle místa pobytu řidiče. (Zdroj: z.č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 52c odst. 1)

²⁵⁰ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 48 odst. 1

²⁵¹ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 48 odst. 2

²⁵² Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/59/ES, o výchozí kvalifikaci a pravidelném školení řidičů některých silničních vozidel pro nákladní nebo osobní dopravu a o změně nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 a směrnice Rady 91/439/EHS a zrušení směrnice Rady 76/914/EHS, Článek 7 a 8.

„Řidič, který přestal vykonávat své povolání, vrací se k němu a neabsolvoval pravidelné školení předepsaným způsobem podle § 48, je povinen, pokud hodlá opět řídit vozidlo, na jehož řidiče se vztahuje povinnost zdokonalování odborné způsobilosti řidičů, zúčastnit se kurzu pravidelného školení v rozsahu 35 hodin; rozsah ročního kurzu podle odstavce 2 se neuplatní.“²⁵³

Vzhledem k tomu, že první PPZŘ se začaly vydávat v roce 2008 a jejich platnost je 5 roků, prověří letošní rok 2013 to, či interpretace tohoto ustanovení je správná. Vzhledem k tomu, že výše citovaný paragraf se dostal do zákona o autoškolách až následně s jeho novelizací, předpokládám, že správný výklad je ten, který na svých webových stránkách poskytuje Ministerstvo dopravy ČR.

Vzhledem k tomu, že mnoho desítek tisíc profesionálních řidičů se „datumově“ nevejde do stanovených termínů, zejména pak v prvním roce pravidelného školení, je možné, že se i tento výklad ministerstva změní tak, aby bylo možné tyto řidiče uspokojit a byla jim umožněna výměna jejich stávajícího PPZŘ za nový.

Stěžejním pro edukační proces v autoškolách je však příprava nových řidičů, a z toho důvodu jsem se o možnostech dalšího vzdělávání řidičů zmínil v této části textu jen velice stručně tak, abych i laikovi nastínil, že i následné vzdělávání v rámci silniční dopravy je možné a u některých skupin řidičů dokonce povinné na základě příslušného zákona.

Osobně si myslím, že určitou formou prohlubující přípravy by měli procházet všichni řidiči motorových vozidel. Pokud uvážím, a to zcela bez urážky, že mezi námi řidiči jezdí i tací, kteří svoje řidičské oprávnění získali v polovině minulého století a od této doby se žádného školení nezúčastnili, musím se zamyslet nad otázkou, zda je správné nechat ostatní účastníky silničního provozu „ohrožovat“ těmito lidmi. Obecně jsem zastáncem toho názoru odborné veřejnosti, která tvrdí, že jakýsi druh „prolongace“ by měli absolvovat všichni řidiči, a to vždy po určitém období, nejčastěji se uvádí údaj 10 roků. Tím by byla ochráněna nejen společnost, ale především by všichni řidiči disponovali poměrně aktuálními informacemi z oblasti silniční dopravy.

²⁵³ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 48 odst. 4

3.3 PŘIPRAVOVANÉ ZMĚNY V TÉTO OBLASTI

Jak bylo výše uvedeno, silniční dopravu ovlivňují tři významní činitelé. Prvním z nich je dopravní prostředí, kde se celý proces odehrává. Druhým činitelem jsou dopravní prostředky, kterými se silniční doprava provádí, ovšem nejdůležitějším a nejpodstatnějším činitelem je člověk, který řídí dopravní prostředky v daném prostředí. A právě v návaznosti na osobu řidiče, bych se rád v závěrečné části této kapitoly pokusil o stručné nastínění změn, které by se tak v brzké budoucnosti mohly dotknout edukačního procesu v autoškolách.

Nejnovější aktuální změny v oblasti výchovně vzdělávacího procesu v autoškolách proběhly v lednu 2013. Tyto změny jsou tak již součástí současných právních norem České republiky a snažil jsem se na ty nejvýznamnější z nich upozornit výše v textu.

Již mnoho roků se však velmi otevřeně hovoří o zcela novém systému přípravy žadatelů o řidičské oprávnění v našich autoškolách. Řada záměrů však doposud zůstává pouze ve fázi projektů či plánů a jen několik drobných pozitivních úprav zákona se dostane do jeho novelizací.

Jak uvádí Budský a kol., celý současný systém stojí na základech, které v 60. – 70. letech minulého století stanovil Svazarm, mající tehdy monopolní postavení v této oblasti přípravy nových řidičů. Nutno podotknout, že tento systém byl poplatný své době a byl tehdy považován za velice moderní v rámci daných společenských podmínek. Bohužel tato struktura výuky a výcviku v autoškolách je z pohledu dnešního společenského prostředí nevyhovující.¹

Jak by tedy do budoucna měl vypadat předpokládaný způsob přípravy našich řidičů?

Zde je třeba vycházet z toho, jakého cíle chce společnost tímto svým záměrem dosáhnout. Z celého předchozího textu jasně vyplývá, že jde o snížení počtu dopravních nehod a jejich následků.

¹ Budský, R. a kol. Projekt TWIST – Koncepce přípravy řidičů. Liberec: Roman Budský, 2011, s. 11.

Budský a kol. tento cíl rozvádí hlouběji, a to takto:

„Cíl přípravy budoucích řidičů motorových vozidel je ve všech evropských a hospodářsky vyspělých státech zásadně shodný, totiž předat školeným osobám takové znalosti a vytvořit u nich takové dovednosti a hodnoty, jež je uchrání před účastí v dopravní nehodě, a to zaviněné či nezaviněné.“²

A jak by tedy celý nový systém měl, alespoň podle připravených projektů, vypadat? I do budoucna se počítá se dvěma částmi přípravy řidičů motorových vozidel, a to jak části teoretické, tak i části praktické. Zatímco současný model je zaměřen výrazně teoreticky, do budoucna se počítá s tím, že především na praktickou část přípravy nového řidiče by měl být kladen mnohem větší důraz než tomu je doposud.³ Tomu odpovídají i výsledky provedených výzkumů, kdy bylo zjištěno to, že pokud má být příprava řidiče ideální, měla by obsahovat tyto 4 fáze, které jsou seřazeny hierarchicky podle důležitosti pro silniční provoz:

- 1) ovládání vozidla,
- 2) řešení a zvládnutí běžných dopravních situací,
- 3) cíl a kontext jízdy,
- 4) životní cíle, schopnosti pro smysluplný život.⁴

Z uvedených fází tedy jednoznačně vyplývá, že novým trendem v přípravě řidičů je výrazná zaměřenost na řidičův praktický výcvik.

Nově se také hovoří o tzv. „Kombinovaném způsobu přípravy řidiče“. V čem takový způsob spočívá? Jde o odklon od tradičního pojetí výuky a výcviku v autoškolách, kdy část praktického výcviku provádí s žadatelem „laický učitel“. U nás doposud neznámý pojem, který však již našel svoje místo v celé řadě evropských zemí, z nichž jmenujme alespoň ty největší, jako jsou Velká Británie, Španělsko, Francie, Itálie, ale například i sousední Rakousko.

² Budský, R. a kol. Projekt TWIST – Koncepce přípravy řidičů. Liberec: Roman Budský, 2011, s. 37.

³ Budský, R. a kol. Projekt TWIST – Koncepce přípravy řidičů. Liberec: Roman Budský, 2011, s. 12.

⁴ Budský, R. a kol. Projekt TWIST – Koncepce přípravy řidičů. Liberec: Roman Budský, 2011, s. 13 – zásady vytyčené projektem GDE – matrix jsou průběžně rozvíjeny, od roku 2010 je zmiňována pátá fáze, totiž seznámení řidiče s podstatou konkrétního kulturního a sociálního prostředí.

Podmínky toho co tento neprofesionální učitel výcviku musí splňovat, určují jednotlivé státy a mnohdy se významně liší. Obecně však lze říci, že taková osoba musí být držitelem příslušné skupiny řidičského oprávnění, je stanoven také minimální věk těchto osob a délka jejich samostatné řidičské praxe. Obecným hlediskem je také to, že takový člověk nesmí mít zaznamenány žádné delikty, spáchané v souvislosti řízení motorového vozidla.⁵

Statistické údaje ze zahraničí hovoří o tom, že hlavním přínosem praktického výcviku pod dohledem neučitele je razantní snížení nehodovosti nových řidičů, a to především té s těžkými následky.⁶ Což je zcela pozitivní fakt, který by měl být jedním z rozhodujících při případném zavedení tohoto institutu do našeho systému vzdělávání. Osobně se k možnosti schválení zavedení neprofesionálních učitelů do našich autoškol stavím spíše skepticky, a to z toho důvodu, že autoškoly nebudou mít zájem (především ze svých existenčních důvodů) o zavedení této, v cizině běžné, praxe do našich právních norem, upravujících edukační proces v autoškolových zařízeních.

Tabulka na následující straně představuje, jak by měl tento systém přípravy řidičů v budoucnu u nás vypadat⁷.

Plánované změny v přípravě řidičů

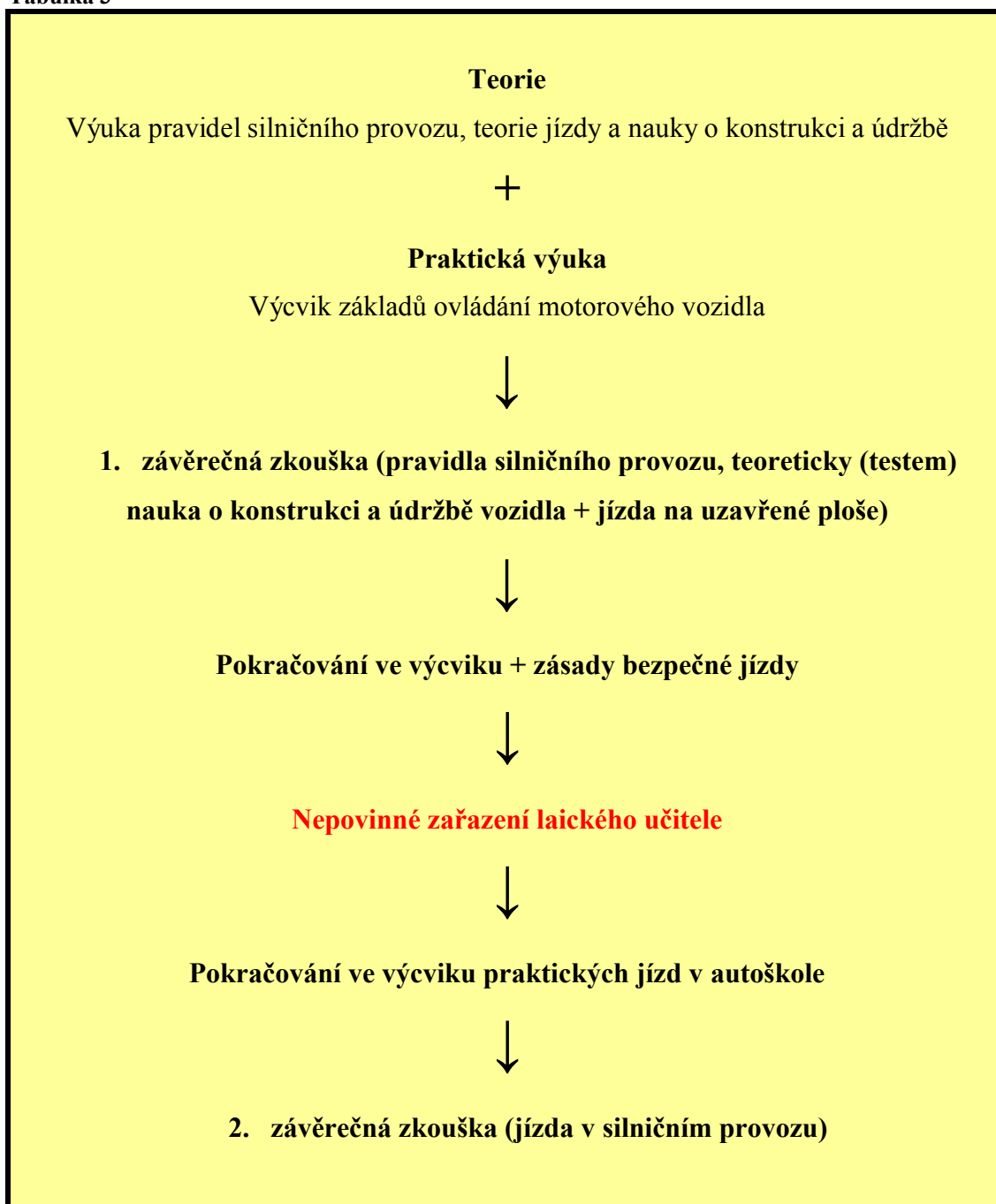
⁵ Budský, R. a kol. Projekt TWIST – Koncepte přípravy řidičů. Liberec: Roman Budský, 2011, s. 46.

⁶ Budský, R. a kol. Projekt TWIST – Koncepte přípravy řidičů. Liberec: Roman Budský, 2011, s. 44.

⁷ Budský, R. a kol. Projekt TWIST – Koncepte přípravy řidičů. Liberec: Roman Budský, 2011, s. 43.

Plánované změny v přípravě nových řidičů motorových vozidel

Tabulka 3



Zdroj: Budský, R. a kol. Projekt TWIST – Koncepce přípravy řidičů.

Jak z uvedené tabulky vyplývá, zařazení laického učitele, by mohlo být nepovinným prvkem v rámci přípravy nových řidičů.

Budský a kol. současně navrhuje kritéria, které by takový učitel „*laik*“ měl splňovat:

- „osoba blízká uchazeči o řidičské oprávnění,

- *jež vlastní řidičské oprávnění skupiny B po dobu minimálně tří let,*
- *dovršila věku minimálně 25 let,*
- *obecně pak skýtá záruku provedení doprovodného výcviku na adekvátní odborné úrovni s patřičnou mírou bezpečnosti,*
- *nebyla v posledních třech letech pravomocně odsouzena pro trestný čin související s deliktem v oblasti silničního provozu (ani se proti ní v době podání žádosti o povolení provádět výcvik nevede v uvedené oblasti soudní řízení),*
- *přičemž kladné vyjádření nemůže být vydáno osobě po dobu jí vysloveného zákazu řízení, dále v období minimálně jednoho roku po pominutí uvedeného zákazu, současně pak bude třeba definovat závažné přestupky, po jejichž spáchání (aniž by byl vysloven zákaz řízení motorových vozidel) nebude moci být vydáno příslušné doporučující stanovisko (a to opět po dobu jednoho roku po spáchání).“⁸*

Z bodu dva vyplývá skutečnost, že laický učitel by mohl do výcviku zasáhnout pouze při přípravě řidiče na nejrozšířenější skupinu řidičského oprávnění, tedy na skupinu „B“. Což je i logické, protože u řidičů, kteří rozšiřují na některou z „vyšších“ skupin řidičského oprávnění (například skupin „C a D“), se předpokládá, že již mají dostatek zkušeností z řízení osobního automobilu.⁹

V posledním bodu se však s autory zcela neshodují. Má-li být tento neprofesionální učitel žákovi dobrým pedagogem a vzorem, neměl by mít vůbec žádné záznamy o přestupcích. Považme, že i drobné přestupky silničního provozu nepřispívají ke zvýšení jeho bezpečnosti, a tak splnitelnost podmínek na laického učitele, by se stala dosažitelnou mnoha řidičům, kteří si tuto výsadu nezaslouží.

Další připravovanou novinkou by mohl být návrat k tomu, aby si učitelé v autoškolách neustále a průběžně doplňovali vzdělání v dané oblasti a disponovali tak nejnovějšími poznatky ze svého oboru.

V současné době zákon o autoškolách upravuje tuto oblast poněkud nešťastně. U každé osoby, která splní podmínky pro udělení „Profesního osvědčení“ (průkaz instruktora)

⁸ Budský, R. a kol. Projekt TWIST – Koncepce přípravy řidičů. Liberec: Roman Budský, 2011, s. 52.

⁹ Budský, R. a kol. Projekt TWIST – Koncepce přípravy řidičů. Liberec: Roman Budský, 2011, s. 42 - 43.

a současně podá k místně a věcně příslušnému krajskému úřadu žádost o vydání tohoto průkazu, rozhodne tento krajský úřad o jeho vydání a následně jej tomuto žadateli i vydá¹⁰. Tento zákon nehovoří tedy o žádném dalším prohlubování získaných znalostí a dovedností u učitelů autoškol. Tím pádem tento fakt, mnohé z nich, nenutí seznamovat se s aktuálními novinkami například v oblasti legislativy a následně se tyto jejich neznalosti projeví i ve výsledcích edukačního procesu v autoškolních zařízeních.

Předchozí právní úprava byla vůči učitelům v autoškolách mnohem přísnější a podmínky pro ně stanovovala takto:

„V osvědčení pro učitele musí být uvedeny předměty, které je učitel oprávněn vyučovat. Osvědčení vydává dopravní inspektorát příslušný podle zvláštních právních předpisů na dobu 5 let. Po uplynutí této doby může být platnost osvědčení prodloužena na dalších 5 let za předpokladu, že žadatel úspěšně složí zkoušku podle § 13 odst. 1 písm. e), a jde-li o držitele osvědčení uvedeného v § 13 odst. 2 nebo 3 též, jestliže splní podmínky stanovené tímto ustanovením.“¹¹

Zatímco v současné době se osvědčení k výuce výcviku v autoškolě vydává v podstatě doživotně, předchozí právní úprava nutila učitele neustále se zdokonalovat tak, aby u následné prolongace uspěli, což dnes chybí a mnohdy tomuto stavu také odpovídá již výše uvedená kvalita výuky v autoškolách.

Budský a kol. tak zcela nově navrhuje, aby byla zavedena jednak zdokonalovací příprava učitelů (5 dní v průběhu 5 let), ale také to, aby učitelé, kteří přerušili výkon této profese museli podstoupit zdokonalovací přípravu, jejíž délka by byla úměrná a odpovídající délce jejich přestávky. Doporučují rovněž to, aby učitelé v autoškolách byli podrobeni kontrolní činnosti, kterou by prováděla kvalifikovaná a certifikovaná osoba, a to minimálně 1x za 5 let.¹²

Jde tedy o jakýsi pokus o návrat ke kořenům, který měl v minulosti u nás tradici, ale především přispíval k tomu, že učitelé v autoškolách byli skutečnými odborníky

¹⁰ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách §§ 23 - 24

¹¹ Vyhláška federálního ministerstva dopravy č. 55/1991 Sb., o výcviku a zdokonalování odborné způsobilosti řidičů silničních motorových vozidel § 14 odst. 1

¹² Budský, R. a kol. Projekt TWIST – Koncepce přípravy řidičů. Liberec: Roman Budský, 2011, s. 100.

na svých místech. Z vlastní zkušenosti mohu potvrdit, že tomu v některých autoškolách v současné době tak není a opět zdůrazňuji, že tato skutečnost se pak projevuje na připravenosti nových řidičů do silničního provozu.

Nově se také hovoří o zavedení institutu tzv. „Řidičského průkazu na zkoušku“. Podstata tohoto institutu spočívá v tom, že řidičský průkaz je novému řidiči udělen podmíněně, a to na zákonem stanovenou dobu, ve které je pod větším drobnohledem a nesmí spáchat například některé z přestupků, za které ostatním řidičům hrozí pouze sankce, nikoli odebrání řidičského průkazu. Ve světě se nejčastěji k využití této možnosti přistupuje tehdy, jestliže žadatel o řidičský průkaz nesplňuje podmínky věku pro samostatnou jízdu. V takovém případě do dovršení příslušného věku musí být ve vozidle přítomna další osoba, splňující velice přísná kritéria.¹³

Samozřejmě připravovaných novinek je mnohem a mnohem více. Bohužel od jejich příprav k jejich realizaci vede velmi krkolomná cesta a mnohé návrhy, které je vhodné z pohledu společenské potřebnosti do legislativy prosadit, si bohužel „svoji cestičku“ nenajdou a skončí v propadlišti dějin. Právě z tohoto důvodu jsem uvedl v této části diplomové práce jen takové, do budoucna předpokládané novinky, o kterých se v současné době výrazně hovoří a mají tak reálnou šanci, aby byly legislativně schváleny. To zda se tento záměr společnosti podaří či nikoli, ukážou až následující období.

Zde se výrazně projevuje i sociálně pedagogické hledisko této problematiky. Skutečnost, že statistické údaje o nehodovosti v České republice jsou dlouhodobě nad průměrem vyspělých evropských států, je velice zneklidňující, a proto by i záměrem společnosti mělo být přijetí konstruktivních opatření, která by zabránila těmto sociálně patologickým efektům. Je tak tedy na našich zákonodárcích, aby připravované legislativní změny přijímali na základě aktuálních potřeb naší společnosti, a nikoli na individuálních zájmech jednotlivých lobbistických skupin tak, aby příprava žadatelů o řidičské oprávnění probíhala v našich autoškolách v souladu společenských potřeb nejen celé Evropy, ale především České republiky.

¹³ Budský, R. a kol. Projekt TWIST – Koncepce přípravy řidičů. Liberec: Roman Budský, 2011, s. 40 – například v Německu či Rakousku, lze pod tímto dozorem řídit motorové vozidlo skupiny B již od 17 roků, přičemž standardní věková hranice je 18 let.

Shrnutí:

Celá kapitola se nesla v duchu edukačního procesu zaměřeného na přípravu řidičů v autoškolských zařízeních na území České republiky. Jde o stěžejní kapitolu teoretické části této diplomové práce, a proto jí byla věnována mnohem větší pozornost, než kapitolám předchozím i následujícím. Její úvod tak patřil informacím, kdo a za jakých podmínek může autoškolské zařízení u nás provozovat. Byly uvedeny podmínky, za jakých se žadatelé mohou účastnit výuky a výcviku v autoškolách, dále také představeny jednotlivé druhy výuk a výcviků, které je možné k přípravě řidičů využít a upozorněno na některé z nedostatků, se kterými se žadatelé během výuky a výcviku ze strany autoškol mohou setkat. Prostřední část textu byla věnována následné a prohlubující přípravě stávajících držitelů řidičských oprávnění tak, jak je stanovena pro jednotlivé kategorie řidičů. V závěru této kapitoly pak byly představeny připravované novinky, o kterých velmi hlasitě hovoří současná společnost a mají reálnou šanci, aby se v blízké budoucnosti staly součástí příslušných právních norem.

4. ZKOUŠKY Z ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI K ŘÍZENÍ MOTOROVÝCH VOZIDEL

Je nutné si uvědomit, že úspěšné absolvování výuky a výcviku v autoškole, o kterém mimo jiného pojednávala předchozí kapitola této práce, je pouze jednou z podmínek, které je nutné splnit k získání řidičského oprávnění příslušné skupiny.

Na úspěšně zvládnutou přípravu, v rámci některého z registrovaných autoškolských zařízení, navazuje závěrečná zkouška toho, do jaké míry je dotčený žadatel o řidičské oprávnění schopen samostatně realizovat své řidičské znalosti a dovednosti v silničním provozu.

To, nakolik se celý proces u jednotlivých žadatelů o řidičské oprávnění zdařil, je třeba důkladně prověřit. V tomto okamžiku tak nastupují zkušební komisaři řidičů, jako arbitři, kteří rozhodují o tom, zda znalosti a předvedené výkony v ovládnání vozidla dané skupiny jsou u absolventů kursu v autoškole na takové úrovni, která odpovídá současným společenským potřebám a pravidlům.

Každá zkouška, tedy i ta, která souvisí se získáním řidičského oprávnění, je obrovskou zátěží, a to jak pro žadatele o řidičské oprávnění, tak i pro zkušební komisaře, protože společnost spoléhá na jeho kvality a na to, že ji dokáže ochránit od lidí, kteří nemají na silnici jako řidiči motorových vozidel co dělat, a to z důvodu jejich nedostatečných teoretických znalostí nebo praktických schopností a dovedností.

A právě z výše uvedených důvodů jsem se rozhodl zařadit do své diplomové práce i tuto oblast, která tak významně souvisí s edukačním procesem v našich autoškolských zařízeních, ale především se získáním „vysněného“ řidičského průkazu.

V této části textu tak budou představeny podmínky, za jakých se může žadatel o řidičské oprávnění k závěrečné zkoušce po absolvování kursu v autoškole přihlásit, dále kdo takovou zkoušku může provádět a z čeho se taková zkouška skládá. Na závěr pak budou uvedeny změny, které v budoucnu výrazně ovlivní průběh a organizaci

zkoušek z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel.

4.1 SOUČASNÝ STAV ZKOUŠEK Z ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI K ŘÍZENÍ MOTOROVÝCH VOZIDEL

V současné době celou problematiku zkoušek z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel řeší, již mnohokrát zmiňovaný a citovaný, zákon o autoškolách a jeho prováděcí předpisy¹⁴.

Kdy tedy může závěrečná zkouška proběhnout?

Jestliže žadatel o řidičské oprávnění splnil kompletně povinnosti spojené s výukou a výcvikem v autoškolě, potom vzniká provozovateli autoškolského zařízení následující povinnost:

„Provozovatel autoškoly je povinen nejpozději do 15 dnů ode dne ukončení výuky a výcviku, popřípadě doručení žádosti žadatele o přihlášení k opakované zkoušce podle § 39 odst. 2 písemně přihlásit žadatele o řidičské oprávnění u obecního úřadu obce s rozšířenou působností ke zkoušce z odborné způsobilosti k řízení motorového vozidla pro získání řidičského oprávnění, pro které žadatel absolvoval u provozovatele autoškoly výuku a výcvik, popřípadě k opakované zkoušce. Příslušným je obecní úřad obce s rozšířenou působností podle místa provozovny provozovatele autoškoly.“¹⁵

Na základě této písemné přihlášky od provozovatele autoškoly, směřované příslušnému

¹⁴ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách – upravuje podmínky pro provozování autoškoly, způsoby jakými má být prováděna výuka a výcvik, práva a povinnosti provozovatelů a učitelů, podmínky pro udělení a odnětí průkazu učitelů autoškol a zkušebních komisařů, jakým způsobem mají být prováděny závěrečné zkoušky žadatelů o řidičské oprávnění či otázky přezkoušení v bodovém hodnocení řidiče, zabývá se rovněž oblastí prováděním zdokonalování odborné způsobilosti řidičů a vymezuje působnost správních úřadů a otázky státního dozoru. Dále vyhláška č. 167/2002 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů – tato norma upravuje otázky, které souvisí především s částí zákona o autoškolách, která se věnuje vedení evidence v autoškolách, způsobům výuky a výcviku žadatelů, provádění závěrečných zkoušek, přípravě nových učitelů autoškol apod. Dalším prováděcím předpisem tohoto zákona je vyhláška č. 156/2008 Sb., o zdokonalování odborné způsobilosti řidičů a o 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 – přijetí této normy v roce 2008 výrazně ovlivnil fakt, že se od 1. dubna tohoto roku výrazně změnila koncepce ve zdokonalování odborné způsobilosti řidičů. Proto také tato norma nově upravuje pouze tuto oblast.

¹⁵ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 32 odst. 2

obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností, má i tento úřad určitou povinnost, a to neprodleně sdělit žadateli, prostřednictvím autoškoly, místo, datum a čas, kdy se má k závěrečné zkoušce dostavit. Současně musí dbát na to, aby tato zkouška byla zahájena nejpozději do 15 dnů ode dne, kdy jej přihlásil provozovatel autoškoly u příslušného úřadu, který bude zkoušku provádět.¹⁶

Je důležité, aby v tomto provozovatel autoškoly s příslušným úřadem vzájemně spolupracovali a snažili se vycházet si vstříc. Pokud by provozovatel i úřad využili maximální zákonnou lhůtu, pak by se mohlo snadno stát, že žadatel o řidičské oprávnění by k závěrečné zkoušce šel až celých 30 dnů po ukončení výuky a výcviku, což by mu mohlo značně zkomplikovat jeho pozici zejména při praktické části závěrečné zkoušky.

Pro žadatele se může jevit jako podstatná i informace o tom, že tato závěrečná, popřípadě i opakovaná zkouška z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel je zpoplatněna. Tento správní poplatek platí žadatel o vykonání zkoušky příslušnému úřadu a je pevně stanoven takto:

- a) za zkoušku z odborné způsobilosti **700,- Kč** (jedná se o žadatele, kteří se zkoušky účastní poprvé),
- b) za opakovanou zkoušku z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy **100,- Kč**,
- c) za opakovanou zkoušku ze znalostí ovládání a údržby vozidla **200,- Kč**,
- d) a za opakovanou zkoušku z praktické jízdy **400,- Kč**.¹⁷

Zkoušky žadatelů o řidičská oprávnění tedy provádí příslušný úřad, který pro jejich vykonání určí zkušebního komisaře, který však současně musí být jeho zaměstnancem a držitelem „Průkazu zkušebního komisaře řidičů“.¹⁸ Bez splnění některé z těchto podmínek, nelze zkoušku vykonat.

Na tomto místě se tedy přímo nabízí otázka, kdo tedy vůbec může být zkušebním komisařem řidičů?

¹⁶ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 32 odst. 3

¹⁷ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 39a

¹⁸ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 33 odst. 2

Zde bych se tedy rád krátce zastavil a podělil se o několik informací souvisejících s osobností zkušební komisaře tak, jak je vnímám já sám po 13 letech, kdy tuto profesi vykonávám a doslovně je uvedl i ve své předchozí bakalářské práci.

„Takový člověk musí v sobě skloubit hned několik profesí najednou. Je to takový „FERDA MRAVENEČ“, který musí perfektně ovládat nejen pravidla silničního provozu, ale i všechny zákony, které s provozem na pozemních komunikacích souvisí, současně být polovičním automechanikem a sledovat veškeré technické novinky, aby se nestalo, že žadatel u závěrečné zkoušky z ovládání a údržby vozidla má hlubší znalosti než on sám. Tohle všechno se však dá mechanicky naučit. Každý zkušební komisař kromě toho musí být také pedagogem, protože právě zkouškou celý edukační proces dopravní výchovy v autoškolách vrcholí a je nutné jej správně ohodnotit. Dále musí prokázat značné kompetence psychologa, především schopnost empatie, tedy vcítění se do psychického stavu, pozice, situace zkoušeného žadatele. Musí také vystupovat v roli sociologa. V rámci jedné zkoušky se běžně stává, že se sejdou lidé z různých sociálních skupin, věku, pohlaví apod.. Kromě výše uvedeného musí také 100% ovládat řízení všech druhů motorových vozidel, pro které je zkušebním komisařem. Všechny tyto skutečnosti pak musí prokazovat v pravidelných intervalech před odbornou zkušební komisí, která je složená ze zástupců Ministerstva dopravy ČR a Centra služeb pro silniční dopravu.“¹⁹

Nicméně zákon o autoškolách přesně stanovuje legislativní rámec toho, kdo může být zkušebním komisařem takto:

O tom, zda bude žadateli vydán průkaz zkušební komisaře řidičů, rozhoduje příslušné ministerstvo. V tomto případě jde o Ministerstvo dopravy ČR, které v případě splnění všech zákonných podmínek rozhodne o vydání tohoto průkazu a potvrdí tak žadateli o jeho vydání, získání kompetencí k provádění zkoušek z odborné způsobilosti.²⁰

A jaké podmínky stanoví zákon pro získání průkazu zkušební komisaře řidičů?

¹⁹ Lakota, A. Význam výchovy v autoškolách pro bezpečnost silničního provozu. Brno: IMS, 2011, s. 56.

²⁰ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 34 odst. 1

Jsou to tyto:

- 1) musí jít o osobu starší 25 let,
- 2) musí jít o osobu s ukončeným středním vzděláním, které je zakončeno maturitní zkouškou,
- 3) musí být nejméně 5 roků držitelem řidičského oprávnění pro skupiny vozidel, na kterých bude následně u žadatelů o řidičské oprávnění provádět zkoušku,
- 4) nesmí mít správním orgánem ani soudem uložen trest spočívající v zákazu řízení motorových vozidel, a to ani zpětně v posledních 5 letech,
- 5) a poslední podmínkou je absolvování základního školení pro zkušební komisaře a úspěšnou zkouškou prokázání svých dovedností vztahujících se k provádění a hodnocení zkoušek odborné způsobilosti, která se skládá před komisí sestavenou Ministerstvem dopravy ČR.²¹

Z pohledu zkušebních komisařů je pak novinkou v zákoně o autoškolách, týkající se jejich průběžného vzdělávání, ustanovení, které říká:

„Zkušební komisař je povinen každý rok absolvovat zdokonalovací školení za účelem prohloubení znalostí a dovedností potřebných pro provádění zkoušek v rozsahu nejméně dvou dnů a za účelem prohloubení praktických dovedností potřebných pro řízení vozidel zařazených do příslušné skupiny v rozsahu nejméně 1 dne. Zkušební komisař je povinen se v rámci zdokonalovacího školení v posledním roce platnosti průkazu zkušebního komisaře podrobit přezkoušení.“²²

Zde vyšlo ministerstvo zkušebním komisařům maximálně vstříc, protože dosavadní úprava znala pouze povinné absolvování zdokonalovacího školení jednou za 3 nebo 5 let²³ a následné přezkoušení.

Nově se také stanovuje, že ministerstvo v případě splnění zákonných podmínek, prodlouží průkaz zkušebního komisaře o dalších 5 let.²⁴ Předchozí znění zákona

²¹ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 34 odst. 1

²² Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 36 odst. 1

²³ Lhůta byla stanovena v závislosti na tom, zda zkušební komisař absolvoval předchozí formu školení jako základní nebo zdokonalovací - 5 roků u základního, 3 roky u zdokonalovacího školení. (Zdroj: z.č. 247/2000 Sb., o autoškolách §§ 35 a 36, ve znění platném do 18. ledna 2013)

²⁴ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 36 odst. 2

hovořilo pouze o třech rocích.

Je velmi pravděpodobné, že si ministerstvo těmito pozitivními kroky ve zdokonalování odborné přípravy svých zkušebních komisařů, připravuje půdu pro přechod zkušebních komisařů pod samostatnou státní organizaci, o čemž bude stručně pojednáno v závěru této kapitoly.

Již tedy víme, jak dojde k přihlášení žadatele ke zkoušce, kolik a komu za provedení zkoušky zaplatí, i to kdo s tímto žadatelem závěrečnou zkoušku k získání řidičského oprávnění vykoná.

Jak ale tato zkouška vypadá, co je jejím obsahem?

Jestliže se žadatel k závěrečné zkoušce dostaví, budou na něj čekat minimálně dvě dílčí zkoušky, a to:

- 1) z pravidel silničního provozu a zdravotnické přípravy,
- 2) zkouška z praktického ovládání a jízdy s motorovým vozidlem příslušné skupiny, (popř. skupin – při sdružené výuce a výcviku, viz předchozí kapitola),
- 3) a pokud se jedná o zkoušku řidičského oprávnění na skupiny „C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D a D+E“, potom se tito žadatelé musí zúčastnit i zkoušky z ovládání a údržby vozidla.²⁵

Důležité je také hodnocení těchto zkoušek. Ten kdo chce při závěrečné zkoušce uspět, musí být v jednotlivých dílčích zkouškách, hodnocen komisařem stupněm PROSPĚL tak, jak stanoví zákon o autoškolách.²⁶

Zkouška z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy²⁷

Tato dílčí zkouška se provádí buď testem v písemné podobě, nebo za použití výpočetní

²⁵ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 39 odst. 1

²⁶ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 39 odst. 2

²⁷ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 40

techniky. Kromě otázek z pravidel silničního provozu tento test obsahuje jednu otázku ze zdravotní a několik otázek z předpisů souvisejících se silniční dopravou. Tento test obsahuje celkem 25 otázek a na jeho vypracování zákon stanoví dobu 30 minut, kterou lze v případě lékařsky²⁸ doložených poruch dyslexie a dysgrafie prodloužit o dalších 30 minut.

Úspěšně tuto zkoušku vykoná žadatel, jehož bodový součet správných odpovědí je 43 a více bodů z maximálního počtu 50 bodů, které může v testu získat.

Zkouška ze znalosti ovládání a údržby vozidla²⁹

Tato zkouška se provádí ústně, a to buď u výcvikového vozidla, nebo u modelů, pokud jimi daná autoškola disponuje. Do 19. ledna 2013 se tato zkouška prováděla u všech žadatelů o řidičské oprávnění s výjimkou skupiny „AM“, v současné době je prováděna pouze u výše uvedených skupin (viz s. 113 bod 3). Jinými slovy skupiny „AM, A1, A2, A, B1, B, B+E a T“ se na základě uvedené novely zákona z této zkoušky vymanily.

Osobně mám z novelizace tohoto ustanovení rozporuplné pocity. Na jednu stranu zkouška z ovládání a údržby vozidla v rozsahu jak byla nastavena, byla skutečně přežitkem dob minulých. V současné době, kdy si řidič na vozidle bez pomoci servisu nevymění ani žárovku ve světlometu, není účelné, aby se žáci učili funkčnost různých systémů, kterým mnohdy nerozumí ani sami jejich učitelé. Na druhou stranu mám obavy, že se tato problematika, byť i nadále zůstala v učebních osnovách pro jednotlivé skupiny, zcela vytratí z odborné přípravy v rámci kursu autoškoly. Což je alarmující, protože alespoň obecné znalosti, byť jen povrchní, by každý absolvent měl mít.

Abych to uvedl na příkladu. Nedávno jsem zkoušel, v rámci předvýjezdové kontroly vozidla při praktické zkoušce z jízdy, jednu z absolventek autoškoly, která nedokázala po prodělané výuce a výcviku najít na vozidle víčko palivové nádrže, což je elementární potřeba k tomu, aby mohla s vozidlem jezdit. Pokud nemá palivo, je jasné, že nepojede. Tyto situace před uvedenou novelou nenastávaly a mám obavy, že vypuštěním této fáze

²⁸ Lékaři se někdy brání potvrzení o těchto poruchách vydat, kdy tvrdí, že nejde o nemoci, ale o poruchy učení, a tudíž nejsou kompetentními v dané věci rozhodovat. (Zdroj: autor)

²⁹ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 41

přípravy v autoškole se mohou v budoucnu její absolventi dostat do mnoha problémů. Osobně bych raději volil zlatou střední cestu, kdy namísto nesmyslného „biflování“ textů ovládání a údržby vozidla, by byli žáci seznámeni s praktickými věcmi, které jim mohou na silnici v případě nouze pomoci. Například dokázat správně složit a umístit výstražný trojúhelník, dokázat si nahustit pneumatiku, vyměnit poškozené kolo za rezervní, ale i třeba výše uvedené doplňování paliva.

Zkouška z praktické jízdy³⁰

Zkouška z praktické jízdy se skládá ze dvou částí a žadatel, který chce u této zkoušky uspět, musí být hodnocen stupněm PROSPĚL v obou jejích částech.

Zákon také taxativně stanovuje obsah jednotlivých částí zkoušky z praktické jízdy, a ten je pak rozdělen takto:

„V první části zkoušky žadatel o řidičské oprávnění prokazuje zejména

- a) základní znalosti a dovednosti úkonů přípravy vozidla před jeho použitím,*
- b) rozjíždění s různým stupněm obtížnosti,*
- c) zastavení vozidla,*
- d) couvání a otáčení při couvání,*
- e) zajíždění do omezeného prostoru a vyjíždění z něj,*
- f) podélné, šikmé a kolmé zaparkování vozidla,*
- g) zastavení a rozjíždění ve stoupání,*
- h) řízení vozidla při malé rychlosti nejvýše do 30 km/h.“³¹*

„Ve druhé části zkoušky žadatel o řidičské oprávnění prokazuje zejména znalosti

- a) v bezpečném řízení vozidla s různou intenzitou provozu na pozemních komunikacích,*
- b) řízení vozidla na různých druzích pozemních komunikací,*
- c) řízení vozidla na křižovatce, která je řízena světelnou signalizací,*

³⁰ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 42

³¹ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 42 odst. 2

- d) řízení vozidla na úseku, kde je provoz hromadné osobní dopravy a kde je dostatečný pohyb chodců s vyznačenými přechody pro chodce,
- e) řízení vozidla mimo obec a v případě velkých měst alespoň na vícepruhové komunikaci, kde je dovolena rychlost jízdy vyšší než 50 km/h,
- f) ovládání vozidla ve vyšších rychlostech a při různých manévrovacích situacích,
- g) rychlého a bezpečného rozhodování v dopravní situaci při řízení vozidla,
- h) správné reakce na vzniklou situaci.³²

Z výše uvedeného je tedy patrné, že žadatel musí přesvědčit zkušebního komisaře v mnoha ohledech o tom, že je schopen v daných provozních podmínkách řízení vozidla příslušné skupiny zvládnout.

Z pohledu žadatele by se také mohla zdát zajímavou délka zkoušky z praktické jízdy, kterou stanoví zákon v případě skupin „AM, A1, A2, A, B1, B, B+E a T“ na minimálně 10 minut v první části a 20 minut v části druhé. U ostatních skupin je čas na první část zkoušky shodný, druhá část zkoušky z praktické jízdy pak trvá nejméně 35 minut.³³

Kromě typického průběhu zkoušek odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel existují ještě dva nestandardní, na které v následujícím textu stručně upozorním.

Přezkoušení odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel³⁴

Zákon o provozu na pozemních komunikacích stanovuje, kdo je povinen se před vrácením řidičského oprávnění tohoto přezkoušení zúčastnit³⁵. Původně se tato povinnost týkala jen řidiče, který pozbyl částečně³⁶ nebo zcela³⁷ odbornou způsobilost k řízení motorových vozidel. Rovněž žadatel o vrácení řidičského oprávnění, jež mu bylo odňato pro ztrátu zdravotní způsobilosti a od tohoto odnětí uplynula doba delší než 3 roky, musí k žádosti o vrácení doložit doklad o tom, že úspěšně absolvoval

³² Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 42 odst. 3

³³ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 43 odst. 1

³⁴ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách §§ 45 a 45a

³⁵ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích § 97

³⁶ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích § 93 odst. 2 písm. a)

³⁷ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích § 94 odst. 1 písm. b)

přezkoušení odborné způsobilosti³⁸.

Nově se přezkoušení odborné způsobilosti týká podle tohoto zákona žadatele o řídičské oprávnění, jehož doklad o odborné způsobilosti je starší než 6 měsíců. Toto souvisí s podmínkami nutnými pro udělení řídičského oprávnění, kdy žadatel nesmí předložit doklad o odborné způsobilosti starší 6 měsíců. Pokud by nově nevznikla tato možnost a žadatel by promeškal tuto zákonnou dobu, musel by znovu nastoupit do nové výuky a výcviku v autoškole a následně složit závěrečné zkoušky. Tímto ustanovením se novému absolvoování autoškoly vyhne a bude ho čekat „pouze“ složení zkoušky z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel³⁹.

Ještě specifičtějším druhem závěrečné zkoušky, kterou stanoví zákon o autoškolách je tzv. „Doplňovací zkouška“.

Doplňovací zkouška⁴⁰

Zvláštností a jedinečností této zkoušky oproti předchozím způsobům je ten, že tato zkouška se skládá pouze z praktické jízdy s vozidlem příslušné skupiny. Nepřezkušují se tak teoretické znalosti žadatele, ale pouze jeho praktické schopnosti a dovednosti v řízení dané skupiny vozidel.

Tato zkouška navazuje na „Doplňovací výuku a výcvik“ (viz kapitola 3), v rámci které se žadatelé připravují k rozšíření zákonem stanovených skupin řídičského oprávnění, popřípadě zrušení omezení na určitou skupinu vozidel. Vzhledem k tomu, že toto bylo podrobně probráno v předchozí kapitole, nevidím jako účelné výše uvedenou věc v této části textu znova více rozebírat.

Na tomto místě je však velice důležité zmínit fakt, že žadatel, který neovládá dostatečně nebo vůbec jazyk, ve kterém se zkouška provádí, má možnost využít služeb tlumočnicka, ustanoveného podle *zvláštního zákona*⁴¹. Tlumočnicka si však žadatel musí zajistit na

³⁸ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích § 100 odst. 3

³⁹ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích § 97 – do 19. ledna 2013 nebyla platnost dokladu o odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel časově omezena (§ 93 odst. 4).

⁴⁰ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 45b

⁴¹ Zákon č. 36/1967 Sb., o znalcích a tlumočnicích.

vlastní náklady.⁴²

Bohužel ne vždy, se žadatelům podaří na první pokus u závěrečných zkoušek z odborné způsobilosti k získání řidičského oprávnění uspět. I na tuto skutečnost zákon o autoškolách myslí a řeší ji následujícím způsobem:

„Výsledek každé zkoušky se hodnotí stupněm „prospěl“ nebo „neprospěl“. Jestliže žadatel o řidičské oprávnění neprospěl v některé zkoušce, může zkoušku opakovat. Každá opakovaná zkouška může být provedena nejdříve za pět pracovních dní ode dne konání neúspěšné zkoušky.“⁴³

Z uvedené citace by se mohlo zdát, že žadatel tak má neomezeně mnoho pokusů na to, aby u závěrečné zkoušky uspěl. I na toto naši zákonodárci mysleli, a proto zákon o autoškolách obsahuje i ustanovení, které říká, že pokud žadatel neuspěje do 6 měsíců ode dne konání první zkoušky, musí absolvovat před další zkouškou novou výuku a výcvik v autoškolě, a to v plném rozsahu.⁴⁴

Osobně bych omezil i počet pokusů v dané zákonné lhůtě. Mnozí, především mladší žadatelé, si mnohdy ze zkoušky z pravidel silničního provozu, dělají „dobrou omluvenku“ na jejich neúčast ve škole. Jistým řešením by také bylo znovuzavedení prvotního znění zákona o autoškolách, který stanovil podmínku toho, že pokud žadatel nebyl hodnocen stupněm „Prospěl“ právě při zkoušce z pravidel silničního provozu, nepokračoval v dalších dílčích částech zkoušky do doby, než byl u této zkoušky hodnocen kladným výsledkem. Dodnes nechápu, proč se tento pokrokový prvek s první novelou zákona o autoškolách vytratil a byl nahrazen předchozím, odborníky kritizovaným, způsobem. To je však otázka spíše na naše zákonodárce, kterou v tomto okamžiku a na tomto místě nelze zodpovědět.

V této části textu jsem se pokusil o popsání současného stavu průběhu závěrečných zkoušek k získání odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. Z výše uvedeného je patrné, že se jedná o poměrně sofistikovaný systém, který ovšem má celou řadu

⁴² Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 39 odst. 6 a 7

⁴³ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 39 odst. 2

⁴⁴ Zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách § 39 odst. 5

problémů, které laická veřejnost není schopna vnímat, protože tato problematika je natolik rozsáhlá, že se v ní mnohdy nedokáží správně orientovat ani dopravní odborníci. Rovněž vytváří, a to především ve větších městech, prostor pro korupční prostředí a právě z těchto a mnoha dalších důvodů se připravuje výrazná změna v systému provádění závěrečných zkoušek, o které bych rád pohovořil, alespoň stručně a heslovitě, v následujícím textu.

4.2 PŘIPRAVOVANÉ ZMĚNY V OBLASTI ZKOUŠEK ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI K ŘÍZENÍ MOTOROVÝCH VOZIDEL

Provádění závěrečných zkoušek řidičů je veřejným produktem, neboť bezpečnost silničního provozu je celospolečenským zájmem. Současný model závěrečných zkoušek má původ v 50. letech minulého století, kdy tuto agendu na sebe převzaly složky tehdejšího Sboru národní bezpečnosti. Přesto, že tato agenda přešla v roce 2001 zpět do civilní složky, tedy pod „křídla“ státní správy, systém závěrečných zkoušek se nijak výrazně nezměnil a vzhledem ke svému „věku“ se stává neaktuálním společenským potřebám současné doby.

System provádění zkoušek v České republice tak výrazně zaostává za moderními trendy vyspělých států Evropy a můžeme říci, že jde o jeden ze slabých článků v oblasti prevence dopravní nehodovosti u nás. Dalším význačným problémem, o kterém velice často informují sdělovací prostředky, je fakt, že tento systém vytváří podmínky pro korupční prostředí a je tedy společensky neúnosné, aby v blízké budoucnosti nedošlo k diametrálně odlišnému způsobu provádění zkoušek řidičů motorových vozidel.

Rovněž systém řízení zkušebních komisařů je poněkud rozporuplný. V době, kdy tuto agendu zajišťovala Policie ČR, existovalo centralizované vedení, které vedlo všechny zkušební komisaře stejným způsobem a směrem. V současném systému, kdy komisaři jsou zaměstnanci obecních úřadů obcí s rozšířenou působností, jsou vedeni těmito jednotlivými úřady, současně jim však metodickou podporu poskytuje Ministerstvo dopravy České republiky. Ovšem zájmy obou těchto organizací, zejména od 1. července 2006, kdy bylo provádění zkoušek zpoplatněno, jsou zcela odlišné. Z toho také pramení roztržičnost ve vedení zkušebních komisařů v České republice.

Právě z těchto důvodů, ale i mnoha dalších, se začíná čím dál hlasitěji hovořit o vzniku samostatné státní neziskové organizace, která by měla zkoušky řidičů motorových vozidel provádět a zaštiťovat tak tuto činnost svoji hlavičkou. Takový systém obdobně funguje ve všech státech Evropské unie (s výjimkou Slovenska a Dánska⁴⁵) a projevuje se, v závislosti na statistikách dopravní nehodovosti řidičů těchto států, jako velice efektivní.

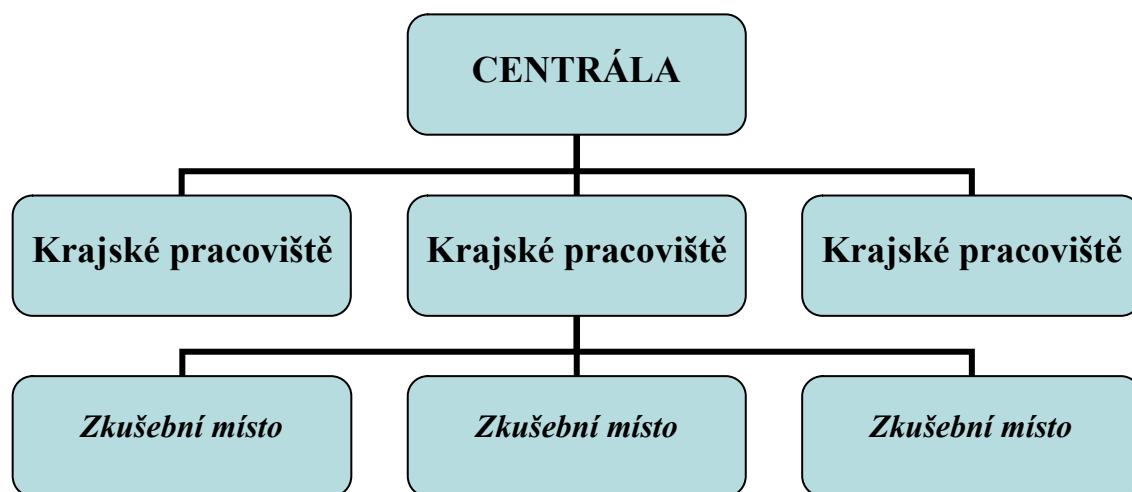
Nová forma zkušební organizace pro provádění zkoušek odborné způsobilosti řidičů

Tak jak bylo uvedeno výše, mělo by se jednat o státní neziskovou organizaci, která by měla být do budoucna samofinancovatelná. Zárukou její správné činnosti by měla být organizovaná struktura s centralizovaným vedením tak, aby činnost zkušebních komisařů na celém území byla jednotná.

Organizační struktura zkušební organizace

Každá organizační složka, která má správně plnit svoji funkci, musí mít pevnou organizační strukturu, která tak vytváří základ podnikové kultury. U nové zkušební organizace navrhuje Budský a kol. tento formát organizační struktury⁴⁶:

Obrázek 1 – Organizační struktura nové zkušební organizace



Zdroj: zpracováno autorem

⁴⁵ Budský, R. a kol. Projekt TANGO – Zkušební organizace řidičů. Liberec: Roman Budský, 2011, s. 6. Zde provádí závěrečné zkoušky řidičů složky policie.

⁴⁶ Budský, R. a kol. Projekt TANGO – Zkušební organizace řidičů. Liberec: Roman Budský, 2011, s. 57.

Činnost jednotlivých pracovišť

Centrála – by pak plnila roli jakéhosi stratéga organizace. Měla by stanovovat dlouhodobé ekonomické ukazatele a tvořit závazné metodiky pro své zaměstnance. Jejich činností by bylo také zpracovávání odborných materiálů pro jejich další využití, například jako učebních materiálů pro žáky autoškol, pro provádění prevence v oblasti BESIPu apod. Rovněž komunikace s veřejností a sdělovacími prostředky by byly v kompetenci tohoto centrálního vedení.⁴⁷

Krajská pracoviště – tato pracoviště by byla určena ke kontrolám plnění stanovených ukazatelů na jednotlivých zkušebních místech. Rovněž by měla provádět supervizi komisařů, příslušejících do jejich regionů. Měla by se rovněž podílet na přípravě akcí z oblasti bezpečnosti silničního provozu a zpracovávat ekonomickou a provozní agendu podřízených pracovišť. Podstatným úkolem, alespoň z pohledu těch, kteří u závěrečné zkoušky neuspějí, je fakt, že by měla být odvolacím orgánem vůči zkušebním místům. Předpokládaný počet zaměstnanců se pohybuje v jednotkách na každé krajské pracoviště.⁴⁸

Zkušební místa – jejich hlavní náplní bude provádění zkoušek řidičů. Řízením pracovníků tohoto pracoviště bude pověřen hlavní zkušební komisař, který bude současně, byť v omezené míře, provádět i zkoušky řidičů. Nevyhnutelnou administrativu, včetně komunikace se žadateli o zkoušku budou zabezpečovat další pracovníci, kteří, kromě administrativy, budou pověřeni dohledem nad vykonáním zkoušky z pravidel silničního provozu.⁴⁹

A jaké jsou očekávané přínosy? Ze všech jmenujme alespoň ty, které souvisí s prací zkušebních komisařů a mají vliv na zvýšení bezpečnosti silničního provozu:

- Zavedení zcela nového způsobu organizace provádění závěrečných zkoušek řidičů, které bude v souladu s dlouhodobě osvědčenou praxí v evropských zemích s příznivými ukazateli dopravní nehodovosti.

⁴⁷ Budský, R. a kol. Projekt TANGO – Zkušební organizace řidičů. Liberec: Roman Budský, 2011, s. 57.

⁴⁸ Budský, R. a kol. Projekt TANGO – Zkušební organizace řidičů. Liberec: Roman Budský, 2011, s. 57 – 58.

⁴⁹ Budský, R. a kol. Projekt TANGO – Zkušební organizace řidičů. Liberec: Roman Budský, 2011, s. 58.

- Hlavním cílem zkušební organizace bude přispět k trvalému zvyšování bezpečnosti silničního provozu, nikoliv komerční zájem v podobě generování maximálního zisku.
- Dosažení komplexního řešení struktury a metodiky práce zkušební organizace řidičů, organizace umožňující dosažení vysokého standardu úrovně závěrečných zkoušek řidičů.
- Dosažením stabilně vysoké náročnosti závěrečných zkoušek dojde k měřitelnému snížení dopravní nehodovosti nových řidičů, tedy řidičů s praxí do 2 let.
- Zkušební komisaři budou zaměstnanci jedné organizace s působností v celé ČR; tím bude možné dosáhnout jednotné metodiky činnosti, vysokého standardu podávaného výkonu.⁵⁰

Kromě zkušebních komisařů se však tento nový systém zkoušek odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel dotkne i žadatelů o tuto zkoušku. ***Na co se tedy mají tito žadatelé do budoucna připravit?*** Podívejme se na některé zásadní novinky, které se mohou brzy objevit v rámci konání závěrečných zkoušek.

- Zkušební organizace bude mít vlastní webové stránky, na kterých bude mít žadatel možnost získat veškeré informace, které souvisí s vykonáním příslušného typu zkoušky. Rovněž bude mít možnost výběru, kdy se ke zkoušce dostaví, tak aby termín vyhovoval jemu, nikoli autoškole nebo zkušební organizaci, jak je tomu mnohdy v současné době. Součástí webových stránek by měla být také nabídka příslušných studijních materiálů, které podpoří žadatelovu snahu o úspěšné zvládnutí zkoušky řidičů apod.⁵¹
- K závěrečné zkoušce se žadatel bude moci přihlásit buď pomocí webových stránek zkušební organizace, popřípadě osobní návštěvou její provozovny anebo prostřednictvím autoškoly poskytující předepsanou výuku a výcvik.⁵²
- Novinkou bude rovněž tzv. „dvoufázová zkouška řidičů“. Pro snazší pochopení

⁵⁰ Budský, R. a kol. Projekt TANGO – Zkušební organizace řidičů. Liberec: Roman Budský, 2011, s. 59 – 60.

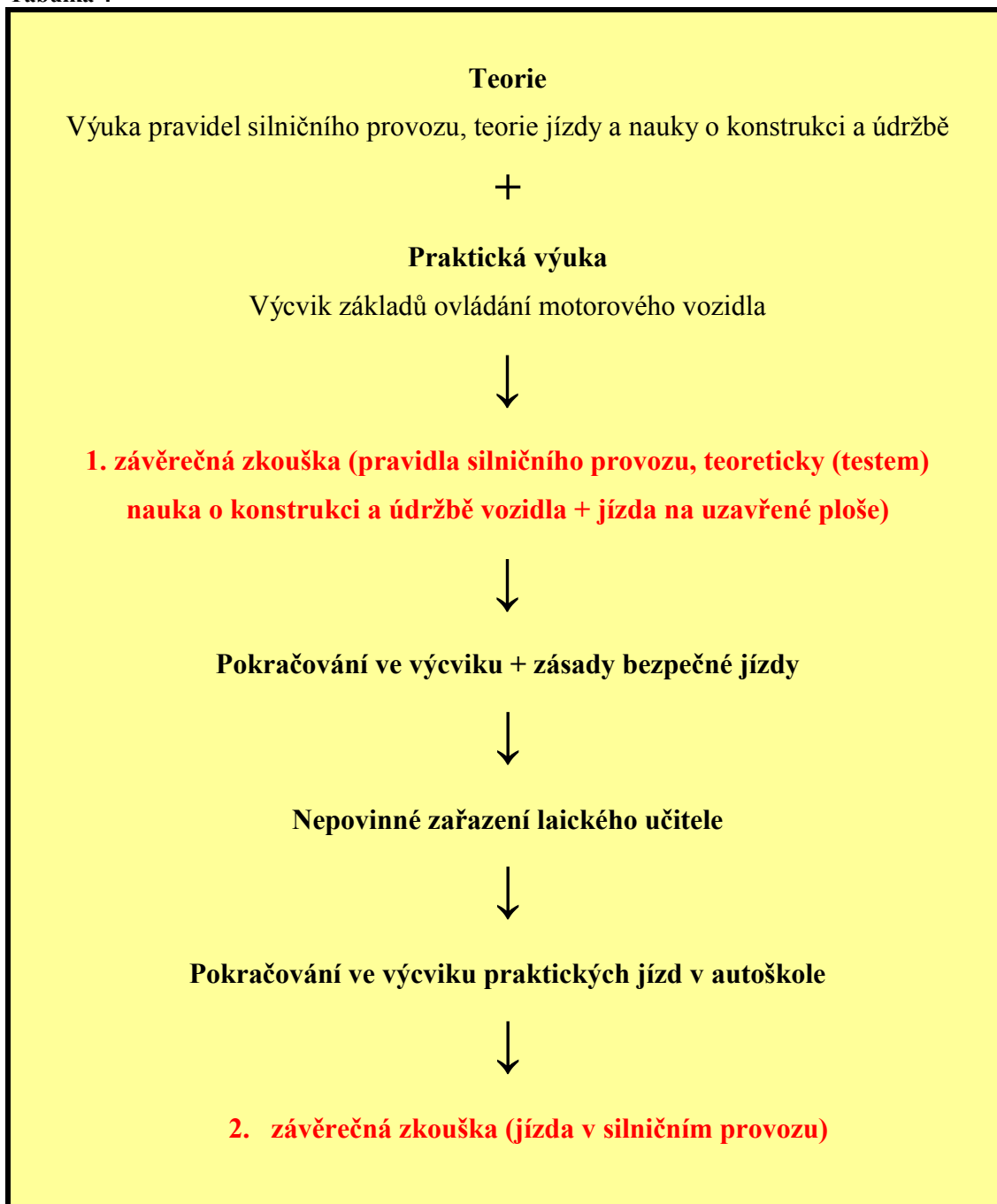
⁵¹ Budský, R. a kol. Projekt TANGO – Zkušební organizace řidičů. Liberec: Roman Budský, 2011, s. 101 – 102.

⁵² Budský, R. a kol. Projekt TANGO – Zkušební organizace řidičů. Liberec: Roman Budský, 2011, s. 108.

použiji tabulku, kterou jsem uvedl již v textu kapitoly třetí, o připravovaných změnách při výuce a výcviku.⁵³

Předpokládané změny v provádění závěrečných zkoušek žadatelů o ŘO

Tabulka 4



Zdroj: Budský, R. a kol. Projekt TWIST – Koncepce přípravy řidičů.

Červeně jsou pak zvýrazněny výše uvedené dvě fáze závěrečné zkoušky odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. Zde je důležité upozornit především na to,

⁵³ Budský, R. a kol. Projekt TWIST – Koncepce přípravy řidičů. Liberec: Roman Budský, 2011, s. 43.

že teprve až žadatel splní podmínky a úspěšně vykoná první z uvedených zkoušek, může pokračovat v autoškolském zařízení, popř. pod dohledem laického neprofesionálního učitele, v další přípravě a po jejím dokončení se přihlásí k provedení druhé části závěrečné zkoušky.⁵⁴

- Otevřeně se hovoří také o tom, že zkouška na motorová vozidla skupin „AM, A1, A2 a A“ by měla probíhat bez účasti zkušební komisaře na tomto motocyklu. Zkušební komisař by tak jel v osobním automobilu za žadatelem, pomocí radiopovelového zařízení by s ním udržoval komunikaci a hodnotil jeho předvedený výkon. Rovněž monitoring pomocí obrazového záznamu praktické jízdy⁵⁵ je jednou z novinek, které se pravděpodobně připravují i pro praktickou zkoušku žadatelů o řidičská oprávnění.

Obdobně jako u změn připravovaných u výuky a výcviku v autoškolách, jsou v současné době i změny v oblasti závěrečných zkoušek a činnosti zkušebních komisařů pouze ve fázi věcného záměru a teprve následující období nám prozradí, zda se tyto předpokládané změny podaří prosadit do naší legislativy.

Osobně tyto změny považuji za pokrokové, vedoucí ke zkvalitnění dopravní kultury na našich silnicích a snížení počtu a následků dopravních nehod. Na druhou stranu mám obavy, že lobbying obecních úřadů obcí s rozšířenou působností, jímž současný systém provádění závěrečných zkoušek (a to především ve velkých městech) přináší nemalé finanční prostředky do jejich rozpočtů, opět zvítězí nad celospolečenskými potřebami systém v provádění závěrečných zkoušek řidičů změnit.

Shrnutí:

Cílem této kapitoly bylo stručně seznámit s tím, za jakých podmínek se žadatel může závěrečné zkoušky k získání odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel

⁵⁴ Budský, R. a kol. Projekt TANGO – Zkušební organizace řidičů. Liberec: Roman Budský, 2011, s. 112.

⁵⁵ V současné době se tohoto způsobu monitorování jízdy u nás využívá při zkouškách zkušebních komisařů. (Zdroj: autor + viz zákon č. 247/2000 Sb., o autoškolách a vyhláška č. 167/2002 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů)

zúčastnit, dále také představit osobnost zkušebního komisaře, jako hlavního arbitra této fáze edukačního procesu a rovněž s tím, jaké musí tato osoba splňovat kvalifikační předpoklady pro výkon této činnosti. Významná část textu byla také věnována vlastnímu obsahu a průběhu jednotlivých dílčích zkoušek v rámci závěrečné zkoušky absolventů výuky a výcviku v autoškole. Závěr kapitoly pak patřil připravovaným novinkám, které v případě jejich legislativního schválení a přijetí, výrazně ovlivní dosavadní způsob systému provádění závěrečných zkoušek řidičů motorových vozidel.

5. EDUKAČNÍ PROCES PŘÍPRAVY ŘIDIČŮ V OKOLNÍCH STÁTECH EVROPSKÉ UNIE V POROVNÁNÍ S ČR

Závěr teoretické části této diplomové práce bych rád věnoval opravdu stručným charakteristikám možností přípravy nových řidičů v okolních státech, jež jsou současně i členy Evropské unie. Tento svůj výběr jsem zúžil na 4 státy, které hraničně sousedí s územím České republiky, a proto právě porovnání s těmito našimi sousedy může být velmi zajímavé.

Je nutné si uvědomit, že příprava řidičů neprobíhá pouze v autoškolách nebo obdobných zařízeních stejného charakteru, ale vzhledem k tomu, že řidičem je i cyklista, jezdec na koloběžce apod.⁵⁶, musí být výchova těchto řidičů započata již mnohem dříve. S dopravní výchovou by se tak mělo začínat od nejtějššího věku dítěte. Obecně jsem se o této výchově v našich podmínkách zmínil ve 2. kapitole této diplomové práce. Mnohem podrobněji jsem ji však již dříve rozebral ve své bakalářské práci⁵⁷. Pokud tedy společnost zanedbá dopravní výchovu již na této úrovni, velice obtížně se v následujících obdobích dohání toto „manko společnosti“ při realizaci výchovně vzdělávacího procesu v rámci získání řidičského oprávnění u některého z autoškolských zařízení.

Právě z těchto důvodů jsem se rozhodl tuto kapitolu rozdělit na dvě části. První část bude věnována tomu, jak je zajištěna v okolních státech Evropské unie dopravní výchova právě u dětí. V druhé části se pak pokusím představit to, jakým způsobem probíhá výchovně vzdělávací systém těchto států v oblasti přípravy nových řidičů motorových vozidel.

⁵⁶ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích § 2 písm. d) – řidič je účastník silničního provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti.

⁵⁷ Lakota, A. Význam výchovy v autoškolách pro bezpečnost silničního provozu. Brno: IMS, 2011, kap. 2.

5.1 DOPRAVNÍ VÝCHOVA U DĚTÍ

Jak bylo uvedeno výše, je dopravní výchova u dětí klíčovým a rozhodujícím faktorem, který ovlivní jejich chování v silničním provozu i do budoucna, kdy se stanou nedílnou součástí provozu na pozemních komunikacích při jejich běžném každodenním životě.

V této části textu bych chtěl porovnat přístupy okolních států EU - Německa, Polska, Slovenska a Rakouska k této problematice, aby byl každý čtenář tohoto textu sám schopen posoudit v jakém rozsahu se uvedené státy dopravní výchově u dětí věnují.

Začněme tedy státem, který byl převážnou část 20. století součástí našeho území a tím je **Slovensko**.

Na Slovensku je dopravní výchova povinnou součástí edukačního procesu v mateřských i základních školách. Je složena jednak z části teoretické, kterou doplňuje část praktická. Dopravní výchova však není pojata jako samostatný předmět, ale je součástí obsahu příslušného typu vzdělávání. Kromě toho jsou pořádány i mimoškolní aktivity, a to ve spolupráci s policií a dalšími zainteresovanými organizacemi.

Na středních školách potom je dopravní výchova nepovinná, s výjimkou škol s dopravním zaměřením, kde jsou vyučovány příslušné předměty tak, jak s dopravní výchovou souvisí.

Role vlády se omezuje pouze na vydávání metodik, na jejichž tvorbě se podílí ministerstva školství a vnitra.

Do dopravní výchovy na Slovensku se tak kromě škol zapojuje policie, jak státní tak i městská.⁵⁸

Polsko

Podobně jako na Slovensku je dopravní výchova povinná jak u žáků mateřských škol,

⁵⁸ Budský, R. a kol. EU a bezpečnost silničního provozu. Liberec: Roman Budský, 2011, s. 292.

tak i u starších dětí, které navštěvují školu základní. Poprvé byla v Polsku zavedena dopravní výchova již v roce 1957. Přestože v roce 1999 proběhla v Polsku významná reforma školství, doposud nebyl stanoven závazný počet hodin věnovaný dopravní výchově u dětí. Dopravní výchovu vyučují učitelé škol, kterým pomáhají, např. při cyklistickém výcviku příslušníci policie.

Role vlády – zde hraje prim ministerstvo školství a sportu, které vytváří potřebné metodiky. Bohužel stát nijak na dopravní výchovu polských dětí nepřispívá, a proto tato výchova je financována z prostředků jejich zřizovatelů, nejčastěji obcí.

V zapojení dalších organizací do dopravní výchovy je situace, oproti Slovensku podstatně lepší. Pravidelně se tak zapojuje do dopravní výchovy ministerstvo infrastruktury, Národní rada bezpečnosti silničního provozu, Institut silniční dopravy, policie, výzkumné ústavy a mnohé další organizace.⁵⁹

Rakousko

Celý systém dopravní výchovy u dětí v Rakousku je koncipován jako součást výuky na školách. Na základních školách dochází k výuce dopravní výchovy již od roku 1960. V současné době je dopravní výuce v každém ročníku vyčleněno 10 vyučovacích hodin, přičemž v prvních třech ročnících základní školy je tato teoretická část navýšena o praktický výcvik, zaměřený na chování chodců a na správné způsoby chování v rámci přepravy v prostředcích veřejné dopravy. U dětí, které trpí nějakým postižením a navštěvují zvláštní základní školy, činí hodinová dotace 8 vyučovacích hodin ročně. Obecně je účast na dopravní výchově v Rakousku na všech vzdělávacích stupních zcela dobrovolná.

Role vlády – hlavní roli zde hraje ministerstvo školství, které navrhuje příslušné osnovy, zajišťuje spolupráci s dalšími organizacemi, komunikuje se školskými úřady, navrhuje dopravně bezpečnostní akce a další.

Mezi další organizace, které se spolupodílejí na dopravní výchově u rakouských dětí

⁵⁹ Budský, R. a kol. EU a bezpečnost silničního provozu. Liberec: Roman Budský, 2011, s. 281 – 283.

patří policie, Rada pro bezpečnost silničního provozu, Autokluby, Červený kříž, Rakouský dopravní klub a mnohé další.⁶⁰

Německo

Dopravní výchova v Německu se poněkud odlišuje od předchozích států. Německo je specifické tím, že je federací složenou z 16 zemí a oblast školství, pod kterou dopravní výchova spadá, je tak plně v kompetenci a pravomoci jednotlivých spolkových zemí. Nicméně dopravní výchova v Německu má hluboké kořeny a spadá do roku 1950. V současné době je dopravní výchova v celé federaci povinná a ročně je jí věnováno 10 nebo 20 vyučovacích hodin (v závislosti na konkrétní spolkové zemi). Školy dostávají na dopravní výchovu dotace do svých rozpočtů. Důležitým faktem je také to, že učitelé, kteří chtějí dopravní výchovu vyučovat, musí nejprve projít přípravným kursem s touto tematikou. Obdobně je to i s policisty, kteří pomáhají s dopravní výchovou na školách.

Každá škola má svoji dopravní hlídku, která, zejména na začátku školního roku, dohlíží nad bezpečností dopravy v okolí školy. Většinou jde o starší děti, popřípadě rodiče apod.

Role vlády – federální ministerstva nejsou odpovědná za dopravní výchovu v jednotlivých zemích, podporují však konání různých mimoškolních aktivit v celé federaci, provádí příslušné výzkumy a nabízí jednotlivým zemím pomoc ve formě dokumentu s názvem „Zdokonalení dopravní výchovy na středních a základních školách“.

Ke klíčovým organizacím, které se v Německu účastní dopravní výchovy tak můžeme zařadit Deutscher Verehrssicherheitsrat e.V., Deutsche Verkehrswacht e.V., ADAC a další pojišťovny.⁶¹

Takto je tedy nastaven obsah dopravní výchovy v sousedních zemích. Je zcela patrné, že v některých zemích má dopravní výchova u dětí mnohaletou tradici a je rozvíjena

⁶⁰ Budský, R. a kol. EU a bezpečnost silničního provozu. Liberec: Roman Budský, 2011, s. 287 – 290.

⁶¹ Budský, R. a kol. EU a bezpečnost silničního provozu. Liberec: Roman Budský, 2011, s. 276 – 278.

tak, jak se vyvíjela i oblast silniční dopravy. Kvalita a rozsah dopravní výchovy v uvedených zemích je dána i ekonomickým postavením konkrétní země a odpovídá tak vynaloženým finančním prostředkům, které jsou ročně pro tuto oblast uvolňovány z rozpočtů státu, ale i organizací, které se na realizaci dopravní výchovy u dětí spolupodílí.

Je pochopitelné, že se jednotlivé země od sebe v mnohém odlišují, důležité však je, že ani jedna ze zemí na dopravní výchovu těch nejmenších účastníků silničního provozu nezapomíná.

5.2 PŘÍPRAVA NOVÝCH ŘIDIČŮ

V přípravě řidičů motorových vozidel existují mezi jednotlivými zeměmi opět některé drobné, jindy zcela zásadní, rozdíly. Vzhledem k tomu, že tento edukační proces je ze společenského hlediska velice významný, chtěl bych opravdu stručně pohovořit o způsobu přípravy žadatelů o řidičské oprávnění v jednotlivých sousedních zemích, jako o jednom z významných faktorů ovlivňujících bezpečnost silničního provozu.

O tom, jakým způsobem probíhá tento výchovně vzdělávací proces v České republice, bylo hovořeno výše, v kapitole 3. Tyto informace už tedy známe. ***Jak to ale vypadá v rámci této oblasti u našich sousedů?*** A právě této otázce budou věnovány následující řádky této diplomové práce.

Slovensko a Polsko

Na Slovensku a v Polsku, podobně jako v České republice, se příprava pro získání řidičského oprávnění odehrává pouze v autoškolách. Neexistuje tedy pro budoucího řidiče žádná jiná alternativa, než aby navštívil některé ze slovenských či polských autoškolských zařízení a v něm úspěšně absolvoval výuku a výcvik k získání řidičského oprávnění, které by jej opravňovalo k řízení motorových vozidel příslušné skupiny.⁶²

⁶² Budský, R. a kol. Projekt TWIST – Koncepce přípravy řidičů. Liberec: Roman Budský, 2011, s. 55.

Rozdíl mezi těmito dvěma státy pak nalezneme v tom, kdo provádí závěrečné přezkoušení žadatelů o řidičské oprávnění. V Polsku jsou výkonem této činnosti pověřeni zkušební komisaři, kteří jsou zaměstnanci jednotlivých vojvodství⁶³. Slovensko pak naopak, jako jeden z mála států, neustále využívá k výkonu závěrečných zkoušek žadatelů o řidičské oprávnění, příslušných složek slovenské policie. V Evropě, kromě Slovenska, tohoto modelu využívá také Dánsko a Bulharsko⁶⁴.

Německo

Obdobně jako ve dvou předchozích státech, tak i v Německu, se žadatel podrobuje výuce a výcviku pouze ve schválených autoškolských zařízeních. Neexistuje tak oficiálně žádná možnost přípravy mimo tyto autoškoly. Zajímavostí však je, že každý žadatel musí v rámci praktického výcviku absolvovat nejméně 4 hodiny jízd po dálnicích a 3 hodiny jízd v noci.

Další z odlišností Německa je skutečnost, že řidičské oprávnění na skupinu „B“ lze udělit již v 17 letech, ovšem s podmínkou, že do doby dosažení 18 roků, může takovýto řidič řídit vozidlo pouze pod dohledem stanovené osoby (nejčastěji rodinného příslušníka).

Závěrečné zkoušky provádí zkušební komisaři, kteří jsou zaměstnanci jedné ze dvou, k tomuto účelu pověřených, organizací. Tyto zkoušky tak může provádět zaměstnanec organizace TÜV nebo DEKRA. Tito komisaři současně působí i jako technici stanic technické kontroly. Výsledek zkoušky není diskutován ani se žákem, ani učitelem autoškoly, který jej doprovází.

Pakliže řidič získá své první řidičské oprávnění, je na něj uvalen institut tzv. „Řidičského průkazu na zkoušku“. V praxi to znamená, že tento „řidičák“ se dané osobě uděluje podmíněčně na dobu dvou let. Jestliže se během této zkušební doby řidič nijak neproviní proti předpisům v silničním provozu, stává se tento řidičský průkaz definitivním. Pokud se však v této době proviní proti bezpečnosti silničního provozu,

⁶³ Budský, R. a kol. EU a bezpečnost silničního provozu. Liberec: Roman Budský, 2011, s. 46.

⁶⁴ Budský, R. a kol. Projekt TANGO – Zkušební organizace řidičů. Liberec: Roman Budský, 2011, s. 8.

rozhoduje o jeho dalším postupu kompetentní místní úřad.⁶⁵

Rakousko

Zcela na závěr jsem si nechal ten z našich sousedních států, který se nejnvýrazněji odlišuje od systému přípravy řidičů v České republice.

V Rakousku tak existují hned tři způsoby příprav na závěrečnou zkoušku:

- 1) *„celá teoretická výuka a výcvik v autoškole,*
- 2) *zahájení výuky a výcviku v autoškole, poté praktický výcvik pod dohledem neučitele (platí pro všechny kategorie řidičského oprávnění s výjimkou „A“),*
- 3) *celá teoretická výuka a praktický výcvik v autoškole, v kombinaci s praktickými jízdami pod dohledem neučitele (platí jen pro skupinu řidičského oprávnění „B“).*⁶⁶

Prvním rozdílem je tedy ten, že do praktického výcviku, ale i výuky teorie, se zde kromě autoškoly může zapojit i laik, tedy učitel, který nemá příslušné osvědčení pro výuku a výcvik v autoškolách. Samozřejmě tato osoba musí splňovat určitá kritéria, která jsou předepsaná takto:

- ✓ neprofesionální učitel musí být držitelem příslušného řidičského oprávnění po dobu minimálně 7 let,
- ✓ nesmí být v předchozím období pokutován pro závažné delikty,
- ✓ hladina alkoholu obou osob během výcviku je stanovena na max. 0,1 promile,
- ✓ musí být držitelem speciálního povolení dopravního úřadu pro výkon této činnosti.⁶⁷

Kromě tohoto musí být splněna ještě následující podmínka:

- ✓ žák musí projít odpovídajícím lékařským vyšetřením.⁶⁸

⁶⁵ Budský, R. a kol. EU a bezpečnost silničního provozu. Liberec: Roman Budský, 2011, s. 37 – 40.

⁶⁶ Budský, R. a kol. EU a bezpečnost silničního provozu. Liberec: Roman Budský, 2011, s. 49.

⁶⁷ Budský, R. a kol. Projekt TWIST – Koncepce přípravy řidičů. Liberec: Roman Budský, 2011, s. 49.

⁶⁸ Budský, R. a kol. EU a bezpečnost silničního provozu. Liberec: Roman Budský, 2011, s. 50.

Vozidlo používané k takovému výcviku pak nemusí být vybaveno dvojím ovládním.

V případě, kdy žadatel zahájil výuku v autoškole a praktický výcvik bude prováděn učitelem, musí vozidlo, na kterém bude tato výuka probíhat, být označeno cedulkou „L Übungsfahrt“.

U kombinované přípravy, uvedené výše pod bodem 3., pak musí být toto vozidlo označeno, v rámci přípravy učitelem, cedulkou s nápisem „L17 Ausbildungsfahrt“. Tento systém přípravy také umožňuje získání řidičského oprávnění na skupinu „B“, obdobně jako v Německu, již v 17 letech. Do 18 roků, však při samostatné jízdě tohoto řidiče, musí být jeho vozidlo opatřeno cedulkou se stejným nápisem. Současně pro něj platí snížené rychlostní limity pro jízdu. Na běžných komunikacích nesmí překročit rychlost jízdy 80 km/h, na rychlostních komunikacích potom 100 km/h.⁶⁹

Komisaři, kteří provádějí závěrečné zkoušky rakouských žadatelů o řidičské oprávnění jsou zaměstnanci organizace s názvem „Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie“. Narozdíl od svých německých kolegů však vyhodnocení zkoušky provádí, a to nejen před žákem, ale i učitelem, který ho ke zkoušce doprovází.⁷⁰

Rovněž v Rakousku je zaveden institut řidičského průkazu na zkoušku, obdobně jako v sousedním Německu. Podmínky jsou velmi podobné těm německým a po úspěšném zvládnutí zkušebního období bez dopravního deliktu, se tento řidičský průkaz stává definitivním.

Na první pohled je zřejmé, že tak, jako v případě dopravní výchovy u dětí, tak i možnosti příprav nových řidičů se v jednotlivých zemích mohou výrazně lišit. Dokonce existuje celá řada států, jako je Finsko nebo Irsko⁷¹, kde je autoškola nepovinná a žadatel se tak může připravovat na zkoušku zcela bez její pomoci. Osobně tedy příliš zastáncem tohoto systému nejsem, ale toto rozhodnutí je v kompetenci daného státu, jeho tradic a kultury.

Na úplný závěr bych chtěl říci, že i systém přípravy žadatelů o řidičská oprávnění

⁶⁹ Budský, R. a kol. EU a bezpečnost silničního provozu. Liberec: Roman Budský, 2011, s. 50.

⁷⁰ Budský, R. a kol. EU a bezpečnost silničního provozu. Liberec: Roman Budský, 2011, s. 51.

⁷¹ Budský, R. a kol. Projekt TWIST – Koncepce přípravy řidičů. Liberec: Roman Budský, 2011, s. 54 – 55.

se neustále vyvíjí a mění. Tyto změny jsou vyvolávány nejen časem a s ním spojeným technickým pokrokem, který umožňuje do tohoto procesu zařazování moderních technologií, ale jsou i odrazem dané společnosti, která tento systém edukace upravuje svým potřebám, ale také tomu, jaká je v zemi politická situace, jaké jsou její ekonomické ukazatele, jakou má tato oblast vzdělávání v dané zemi tradici a mnoha dalších faktorům, které mohou výrazně do celého výchovně vzdělávacího procesu v autoškolách promlouvat.

Shrnutí:

Tato kapitola byla věnována problematice edukace z oblasti dopravní výchovy tak, jak se jí věnují jednotlivé okolní státy Evropské unie, které sousedí s Českou republikou. V první části této kapitoly bylo cílem představit, jak probíhá dopravní výchova u nejmenších a současně nejzranitelnějších účastníků silničního provozu, tedy dětí ve vybraných zemích, a to v Polsku, Německu, Rakousku a na Slovensku. V druhé části jsem se pak věnoval stručnému porovnání systému přípravy ve výše uvedených zemích, která se týká oblasti odborné přípravy k získání řidičského oprávnění příslušné skupiny.

II. PRAKTICKÁ ČÁST

6. VÝZKUM PROVEDENÝ U ABSOLVENTŮ AUTOŠKOL

Převážná část teoretické části této diplomové práce byla věnována tomu, jak má, alespoň podle platné legislativy, vypadat výchovně vzdělávací proces v rámci autoškolských zařízení, které působí na území České republiky.

Zde si však musí čtenář této práce vymežit dvě roviny. Jedna rovina je čistě legislativní, kdy společnost nastaví podmínky, za kterých se žadatelé o řidičské oprávnění mohou účastnit této přípravy, a také podmínky toho, jak takový proces má probíhat a jaké má mít předpokládané výsledky. Jinými slovy, jaké nové kompetence má žadatel o řidičské oprávnění výukou a výcvikem v autoškole získat. Druhá, celospolečensky neméně významná rovina, je ta, zda k dodržování výše uvedených legislativních norem dochází a jaká je kvalita služeb poskytovaných autoškoly.

Vzhledem k tomu, že je mnohdy, a nejen médií, právě výše uvedená kvalita služeb poskytovaných autoškoly zpochybňována, rozhodl jsem se provést výzkum mezi absolventy autoškol, kteří přípravný kurs v autoškolském zařízení již v plném rozsahu absolvovali, ovšem nezúčastnili se doposud závěrečné zkoušky. Vycházel jsem z toho, že kvalitu služeb autoškolského zařízení v rámci přípravy k získání příslušné skupiny řidičského oprávnění, nemůže posuzovat sama autoškola, protože i zde platí známé přísloví „*Každý pták chválí svoje peří*“. Jedině absolventi tak mohou sami jednoznačně objektivně potvrdit skutečnost, do jaké míry si myslí, že je autoškola k získání řidičského oprávnění připravila, tedy vybavila je kompetencemi řídit příslušný druh motorového vozidla.

Tento výzkum jsem prováděl mezi absolventy autoškolských zařízení, jejichž provozovatelé věcně a místně spadají do regionu obce s rozšířenou působností Blansko. Vzhledem ke specifičnosti této oblasti výzkumu, se jedná spíše o menší výzkum, který byl proveden s 200 absolventy výše uvedených autoškol. Vezmeme-li však v potaz, že se ročně v tomto obvodu vyzkouší kolem 800 žadatelů o řidičské oprávnění, jde prakticky o čtvrtinu všech osob, které se meziročně závěrečných zkoušek v tomto

regionu účastní.

Vzhledem k tomu, že mezi lidmi obecně panuje nedůvěra k účasti na jakýchkoli výzkumech, anketách, dotaznících apod., a rovněž díky specifčnosti tohoto oboru, nebylo v mých silách zajistit větší počet respondentů.

Hlavním cílem empirické části této diplomové práce je ověřit si, zda výuka a praktický výcvik k získání řidičského oprávnění v autoškolách spadajících do působnosti obecního úřadu obce s rozšířenou působností Blansko, a to na cílových skupinách, tj. mládeži a dospělých ve věku do 50 roků, je dle jejich názoru na dostatečné úrovni, či nikoli. Respektive ověřit platnost (verifikovat), či neplatnost (falzifikovat) níže uvedených hypotéz.

Tento výzkum probíhal ve dvou etapách, a to právě z toho důvodu, aby mohlo dojít k ověření následujících hypotéz:

- 1) H1: *„Zkoumaný vzorek populace z roku 2012 je spokojenější s přípravou k získání ŘO v rámci autoškoly, než zkoumaný vzorek z roku 2010“.*
- 2) H2: *„Muži jsou spokojenější s přípravou k získání řidičského oprávnění v rámci autoškoly než ženy“.*
- 3) H3: *„Frekventanti mladší 21 let jsou s přípravou k získání řidičského oprávnění v rámci autoškoly spokojenější než jejich starší kolegové“.*

První etapa proběhla tedy již před více než dvěma lety, a to v roce 2010. V rámci svého magisterského studia jsem výsledky tohoto výzkumu následně doplnil o data, která jsem získal na základě naprosto shodného výzkumu provedeného v roce 2012 na stejném počtu a struktuře respondentů. Následně jsem získaná data z obou etap porovnal a dospěl k výsledkům, které jsou uvedeny podrobně v dalším textu této diplomové práce.

6.1 METODOLOGIE VÝZKUMU

V rámci objektivnosti výzkumu a možnosti porovnání dat, která jsem získal v roce 2010

s daty získanými v roce 2012, jsem se rozhodl pro využití stejné metody kvantitativního výzkumu. Touto metodou, kterou jsem si určil pro získání a měření potřebných dat je, strukturovaný dotazník. V tomto případě, jedině použitím stejné výzkumné metody, lze získat validní a reliabilní data, která lze následně využít při správné interpretaci výsledků výzkumu tak, aby bylo možné potvrdit, či vyvrátit platnost výše uvedených hypotéz.

První dotazník z roku 2010 obsahoval původně 26 otázek, z nichž některé byly uzavřené a některé otevřené. Ještě před zahájením samotného výzkumu jsem provedl tzv. „Předvýzkum“, a to pro provedení kontroly toho, zda z otázek, resp. odpovědí respondentů, lze spolehlivě vyčíst data, která mají příslušnou vypovídající hodnotu směrem ke stanoveným hypotézám. Rovněž tento předvýzkum byl proveden proto, abych se přesvědčil, že otázky uvedené v dotazníku respondenti správně pochopili a jejich formulace nebyla zavádějící, čímž by mohlo dojít ke zkreslení výsledků provedeného výzkumu. Tento kontrolní výzkum jsem provedl u 20 respondentů a musím sebekriticky zdůraznit a přiznat, že se v mém případě zcela jistě vyplatil. U jedné otázky jsem udělal zcela zásadní chybu, kdy jsem respondentovi nabídl otázku, v níž jsem se ptal na dvě rozdílné věci, vzájemně se vylučující. Rovněž jsem se přesvědčil o tom, že zařazení otevřených otázek je v rámci tohoto výzkumu zcela nadbytečné, protože ani jeden z respondentů nevyužil možnosti odpovědi na žádnou ze 7 nabízených možných alternativ. Až následně jsem si uvědomil fakt, že nedostatek znalostí a zkušeností v řízení motorových vozidel byl překážkou k tomu, aby byli schopni na tyto volné otázky pravdivě odpovídat. Následně jsem tedy jednu z otázek upravil tak, aby data získaná z odpovědí na ni byla objektivní a dříve použité volné otázky z dotazníku zcela odstranil.

Po úpravě otázek jsem tento nově upravený dotazník použil na dalším kontrolním vzorku respondentů. Těchto, stejně jako v prvním případě, bylo celkem 20. Na základě dat získaných z druhého kontrolního vzorku jsem usoudil, že mají požadovanou hodnotu a kvalitu a tento dotazník již více neupravoval. Následně jsem jej pak v této podobě použil k provedení výzkumu, jak v roce 2010, tak i v roce 2012. Závěrečná textová podoba použitého dotazníku je obsahem přílohy P III., této diplomové práce.

Dotazník po těchto úpravách obsahoval celkem 19 otázek, z nichž některé měly

návaznost na zápornou odpověď uvedenou v předchozí otázce.

Analytická jednotka

Analytickou jednotku výzkumu tvořili absolventi kursů přípravy k získání řidičského oprávnění v rámci autoškol, které věcně a místně náleží do působnosti obecního úřadu obce s rozšířenou působností Blansko. Výzkumu se účastnili frekventanti všech autoškol. Zkoumaný vzorek v roce 2010 i 2012 obsahoval vždy 200 respondentů, z nichž bylo v každém roce náhodně vybráno 100 z nich, přičemž 50% tvořily ženy a 50% muži (pro ověření H2), přičemž byla současně zachována i věková hranice tak, aby v zastoupeném vzorku byli poměrně zastoupeni frekventanti mladší 21 let a skupiny 21 – 50 roků (pro ověření H3). Tento vzorek zkoumaných osob byl vždy vybrán zcela náhodně, a to z toho důvodu, aby byla zajištěna výběrovost zkoumaného populačního vzorku a objektivnost výzkumu.

Poznámka:

V úvodu kapitoly bylo uvedeno, že výzkum probíhal „*mezi absolventy autoškol, kteří přípravný kurs v autoškolském zařízení již v plném rozsahu absolvovali, ovšem nezúčastnili se doposud závěrečné zkoušky*“.

Tato zkoumaná skupina byla nadefinována přesně takto z toho důvodu, že uvedení respondenti nebyli zatíženi výsledkem závěrečné zkoušky. Mohli tak objektivně zhodnotit svůj pohled na to, jak kvalitní a dostatečná byla z jejich pohledu příprava v autoškole.

6.2 VÝSLEDKY DOTAZNÍKU

Následující strany této diplomové práce budou věnovány zpracování dat, získaných v rámci provedeného výzkumu.

Pro větší přehlednost použiji pro prezentaci získaných údajů, provedeného výzkumného měření, vyhodnocovacích tabulek, které budou doplněny výsečovými grafy a stručným popisem, vztahujícím se k jednotlivým otázkám, které byly obsaženy v dotazníku,

nutného dalšího vysvětlení. Jen pro úplnost uvádím, že tyto počty byly zvoleny pro možnost verifikování hypotézy H 2.

Graf č. 1a) je společný pro obě zkoumané skupiny, protože tato data jsou logicky společná a shodná pro oba dva zkoumané vzorky respondentů.

Otázka č. 2

Jaký je váš věk? (Skutečný věk v den vyplňování dotazníku)

Dotazník nabízel tyto možnosti odpovědí na položenou otázku:

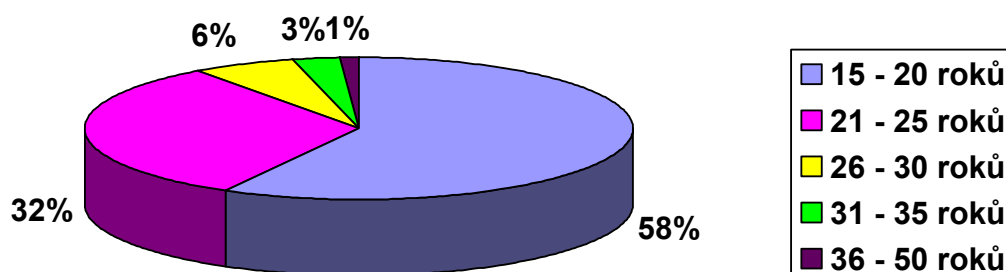
- a) 15-20 b) 21-25 c) 26-30 d) 31-35 e) 36 - 50 roků

Tabulka 6 - Četnost odpovědí respondentů na otázku č. 2

Rok	Odpovědi respondentů na otázky v dotazníku (dle jejich četnosti)				
●●●●●●	a)	b)	c)	d)	e)
2010	58	32	6	3	1
2012	61	28	7	2	2

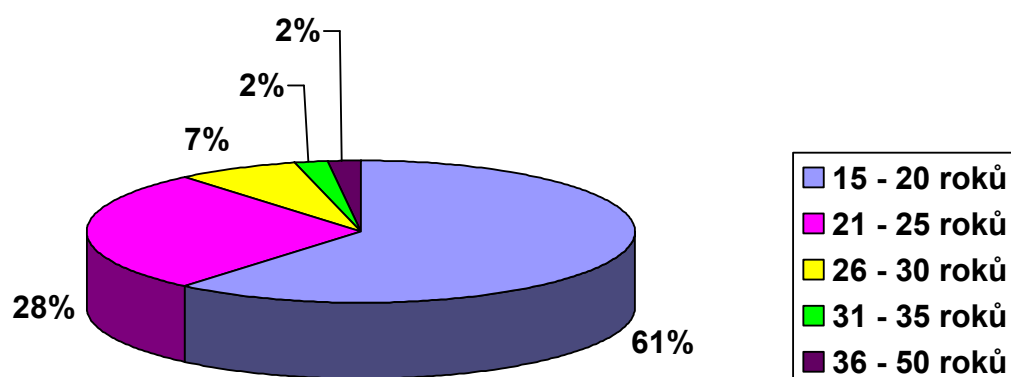
Zdroj: zpracováno autorem

Graf č. 2a) – data roku 2010



Zdroj: zpracováno autorem

Graf č. 2b) - data roku 2012



Zdroj: Zpracováno autorem

Porovnáme-li mezi sebou data zkoumaných vzorků osob v roce 2010 a v roce 2012, je na první pohled patrné, že počty respondentů v jednotlivých věkových kategoriích, účastnících se tohoto výzkumu, se od sebe příliš neliší.

Největší počet v obou letech výzkumu spadá do věkové kategorie 15 – 20 roků, následně silnou skupinou jsou i osoby, jejichž věková hranice byla v době provádění výzkumu v rozpětí 21 – 25 roků. Ostatní věkové skupiny tvoří minoritní část v každém ze zkoumaných vzorků.

Tento fakt pravděpodobně vychází z toho, že řidičské oprávnění je v současné době jednou z odborných kvalifikací, jakýmsi předpokladem k tomu, aby měl člověk šanci ucházet se o určité zaměstnání, kdy jedním z předpokladů pro přijetí tohoto uchazeče do nového zaměstnání je i držení řidičského oprávnění, nejčastěji na skupinu „B“. Právě z tohoto důvodu mladí lidé využívají možnosti, získat toto řidičské oprávnění v době, kdy se připravují v různých typech škol na výkon svého budoucího povolání.

Otázka č. 3

Jedná se o Vaše první řidičské oprávnění?

Dotazník nabízel tyto možnosti odpovědí na položenou otázku:

a) Ano

b) Ne

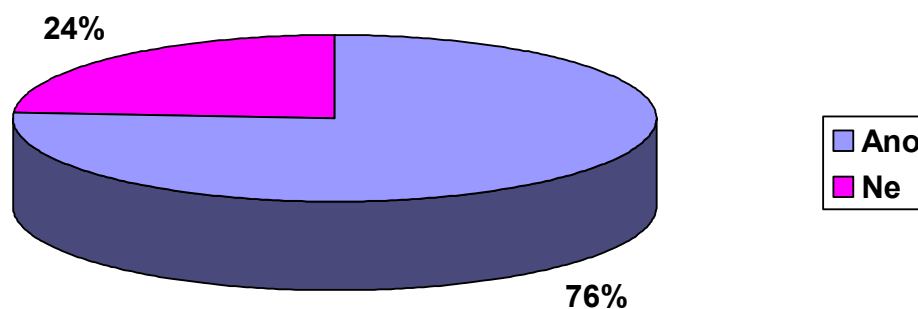
Tabulka 7 - Četnost odpovědí respondentů na otázku č. 3

Rok	Odpovědi respondentů na otázky v dotazníku (dle jejich četnosti)	
••••••••	a)	b)
2010	76	24
2012	78	22

Zdroj: Zpracováno autorem

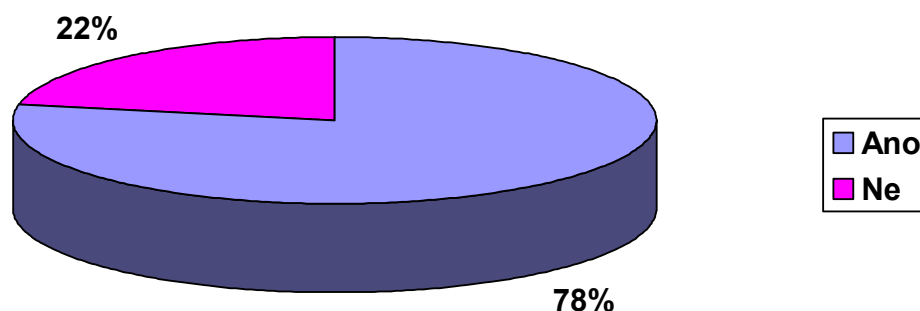
Rozdíly jsou opět mezi jednotlivými zkoumanými skupinami velmi nepatrné. I to částečně vypovídá o tom, že struktura žadatelů o řidičské oprávnění je v rozdílných letech přibližně stejná. Z uvedených tabulek jednoznačně vyplývá, že v obou sledovaných obdobích převažují prvožadatelé o řidičské oprávnění, nad svými „odborně vzdělanějšími kolegy“. Graficky pak tyto výsledky vypadají následovně:

Graf č. 3a) - data roku 2010



Zdroj: Zpracováno autorem

Graf č. 3b) - data roku 2012



Zdroj: Zpracováno autorem

Poznámka autora:

Zajímavostí, která nikterak nesouvisí s výslednými daty získanými při tomto výzkumu je fakt, že mnoho držitelů řidičského oprávnění, kteří se účastní závěrečných zkoušek v rámci rozšíření o další skupinu, neuspěje u závěrečné zkoušky z pravidel silničního provozu, a to i přesto, že jim hrozí odnětí, již dříve získaného, řidičského oprávnění. Statistické údaje se v této oblasti nevedou, ale z vlastní zkušenosti odhaduji tento počet kolem 30% výše uvedených řidičů.

Otázka č. 4

Proběhla příprava pro získání řidičského oprávnění v rámci autoškoly dle Vašich představ?

Dotazník nabízel tyto možnosti odpovědí na položenou otázku:

- a) Ano
- b) Spíše ano
- c) Spíše ne
- d) Určitě ne

Tabulka 8 - Četnost odpovědí respondentů na otázku č. 4

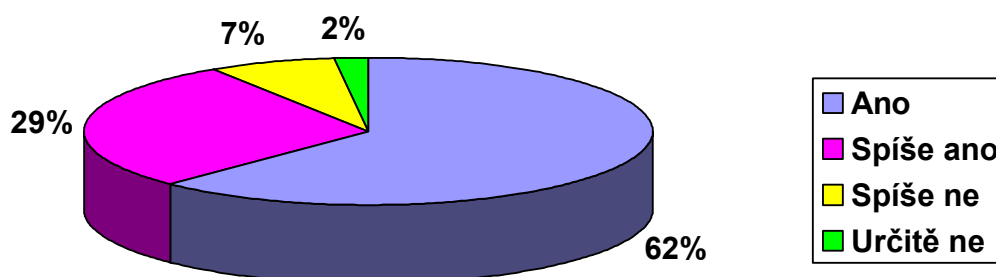
Rok	Odpovědi respondentů na otázky v dotazníku (dle jejich četnosti)			
•••••	a)	b)	c)	d)
2010	81	16	2	1
2012	62	11	18	6

Zdroj: zpracováno autorem

Zde se již data získaná od jednotlivých zkoumaných skupin respondentů poněkud mezi jednotlivými roky výrazněji odlišují.

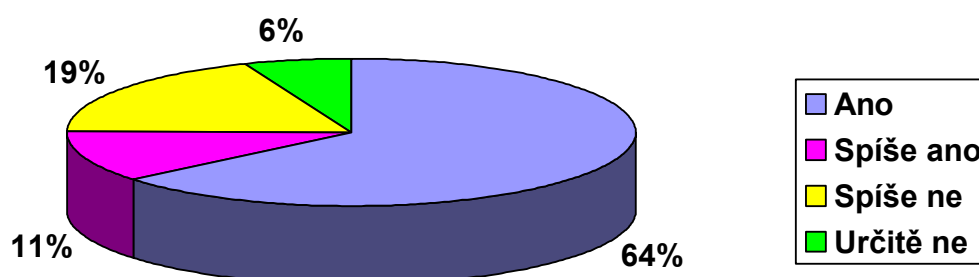
Zatímco v roce 2010 byli pouze tři respondenti, jejichž představy o výuce a výcviku v autošколе se více či méně rozcházel s realitou, pak v roce 2012 došlo k navýšení těchto „nespokojených“ žadatelů o řídičské oprávnění na celkový počet 24. Nutno také podotknout, že v roce 2012 byli tři respondenti, kteří na tuto otázku neodpověděli.

Graf č. 4a) - data roku 2010



Zdroj: Zpracováno autorem

Graf č. 4b) - data z roku 2012



Zdroj: Zpracováno autorem

I přesto, že došlo v roce 2012 k poměrně vysokému nárůstu počtu respondentů, u kterých se jejich představy o edukačním procesu v autoškole rozcházel s tím, jakým způsobem byl ve skutečnosti tento výchovně vzdělávací proces v autoškolském zařízení realizován, můžeme říci, že neustále výrazně převažuje ta část respondentů, jejichž představy se buď zcela, nebo ve větší míře shodovaly s provedenou výukou a výcvikem v autoškole.

Bylo by však vhodné, zamyslet se nad tím, čím je tento nárůst mezi dvěma provedenými výzkumy způsoben?

Otázka č. 5

Jak jste byl/a spokojen/a s přípravou v autoškole, která se týkala předmětu „Pravidla silničního provozu“?

Dotazník nabízel tyto možnosti odpovědí na položenou otázku:

- a) velmi spokojen/a b) spokojen/a c) spíše spokojen/a
d) spíše nespokojen/a e) nespokojen

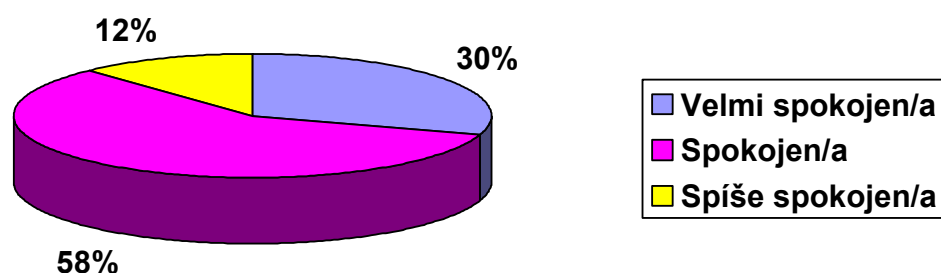
Tabulka 9 - Četnost odpovědí respondentů na otázku č. 5

Rok	Odpovědi respondentů na otázky v dotazníku (dle jejich četnosti)				
	a)	b)	c)	d)	e)
2010	30	58	12	0	0
2012	21	56	18	4	1

Zdroj: zpracováno autorem

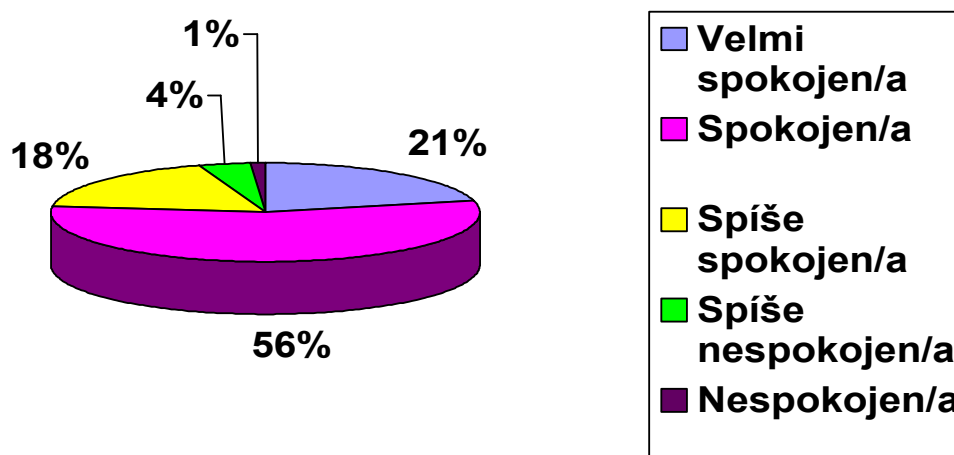
I v tomto ukazateli, přestože převažuje spíše spokojenost s přípravou, v obou zkoumaných skupinách, kterou jim poskytla jejich autoškola v oblasti „Pravidel silničního provozu“, nemůžeme přehlédnout to, že v roce 2012 byli respondenti s touto oblastí jejich výuky v autoškolách méně spokojeni, než jejich kolegové v roce 2010.

Graf č. 5a) - data roku 2010



Zdroj: Zpracováno autorem

Graf č. 5b) - data roku 2012



Zdroj: Zpracováno autorem

V roce 2012 se snížila skupinka žadatelů o řidičské oprávnění, která byla s výukou „Pravidel silničního provozu“ velmi spokojena, skupiny spokojených absolventů autoškol jsou potom přibližně stejné. Část dotazovaných osob, která hodnotila tuto oblast výuky, jako jakýsi průměr, také narostla, a to o celých 6 procentních bodů. Alarmující je fakt, že přibylo celkem 5 % žáků autoškol, kteří v tomto roce hodnotili tuto přípravu negativně.

Osobně si myslím, že vysvětlení je celkem jednoduché. V autoškolách se od běžné výuky „Pravidel silničního provozu“ upouští, přechází se na formu samostudia (viz kapitola 3), avšak žadatel se neučí pravidla, ale připravuje se pomocí internetu pouze na zodpovězení zkušebních otázek, které se objeví v testu u závěrečné zkoušky.

Otázka č. 6

Jak jste byl/a spokojen/a s přípravou v autoškole, která se týkala předmětu „Teorie a zásady bezpečné jízdy“?

Dotazník nabízel tyto možnosti odpovědí na položenou otázku:

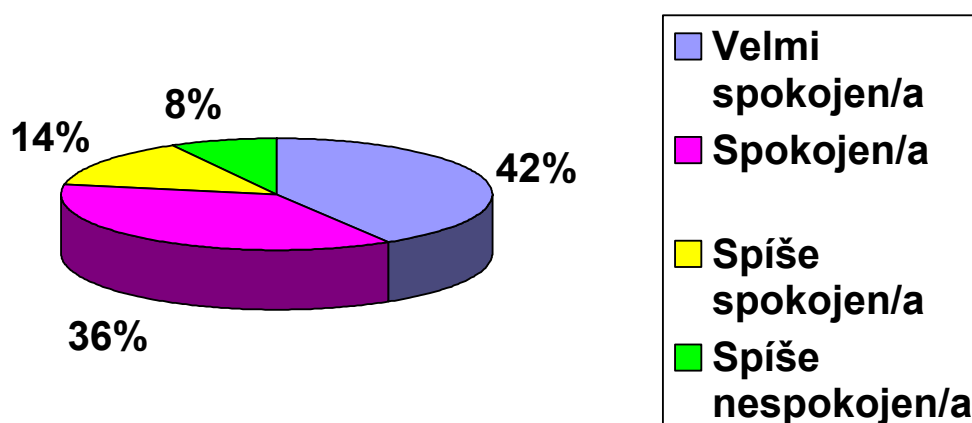
- a) velmi spokojen/a b) spokojen/a c) spíše spokojen/a
 d) spíše nespokojen/a e) nespokojen

Tabulka 10 - Četnost odpovědí respondentů na otázku č. 6

Rok	Odpovědi respondentů na otázky v dotazníku (dle jejich četnosti)				
	a)	b)	c)	d)	e)
2010	41	36	14	8	0
2012	39	34	14	12	1

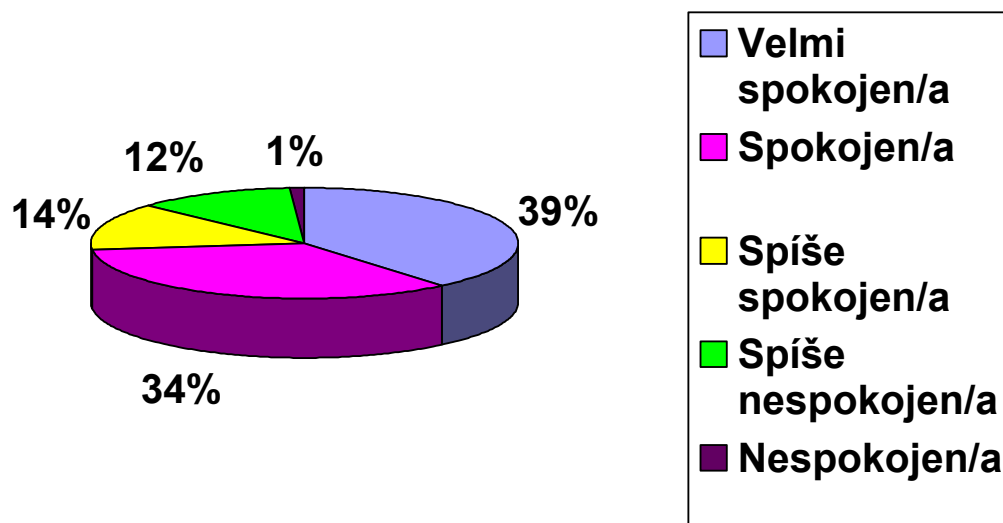
Zdroj: zpracováno autorem

Graf č. 6a) - data roku 2010



Zdroj: Zpracováno autorem

Graf č. 6b) - data roku 2012



Zdroj: Zpracováno autorem

U této přípravy v autoškolách převládá u respondentů výrazná spokojenost s její praktickou realizací. Je to logické, v tomto případě jde v první řadě o bezpečnost nejen samotných žadatelů, ale také instruktorů v autoškole, kteří přebírají v přiměřené míře odpovědnost za žadatele i za vozidlo. Je tedy i v jejich zájmu, aby frekventanti byli s těmito informacemi seznámeni, ještě než s nimi započnou výcvik v silničním provozu. I přesto v tomto sledovaném ukazateli došlo k nárůstu, i když jen mírnému, v nespokojenosti zkoumané skupiny roku 2012, oproti skupině z roku 2010 v této oblasti přípravy k získání řidičského oprávnění.

V roce 2010 jeden z respondentů na tuto otázku neodpověděl. Ovšem celkové výsledky u této otázky nemohl tento jeden hlas nijak výrazně ovlivnit.

Otázka č. 7

Jak jste byl/a spokojen/a s přípravou v autoškole, která se týkala předmětu „Ovládání a údržba vozidla“?

Dotazník nabízel tyto možnosti odpovědí na položenou otázku:

- a) velmi spokojen/a b) spokojen/a c) spíše spokojen/a
 d) spíše nespokojen/a e) nespokojen

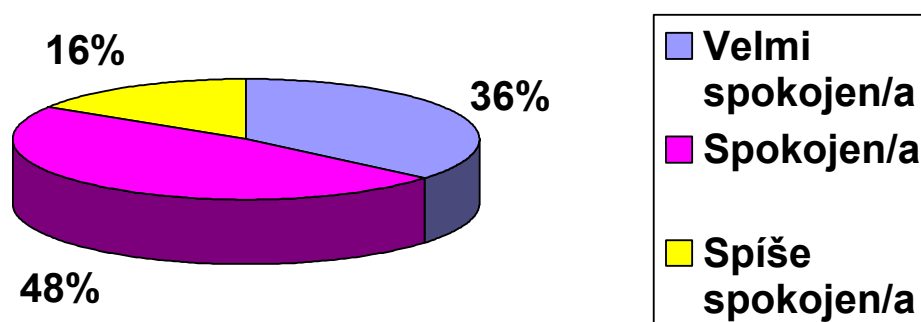
Tabulka 11 - Četnost odpovědí respondentů na otázku č. 7

Rok	Odpovědi respondentů na otázky v dotazníku (dle jejich četnosti)				
	a)	b)	c)	d)	e)
2010	36	48	16	0	0
2012	35	44	14	7	0

Zdroj: zpracováno autorem

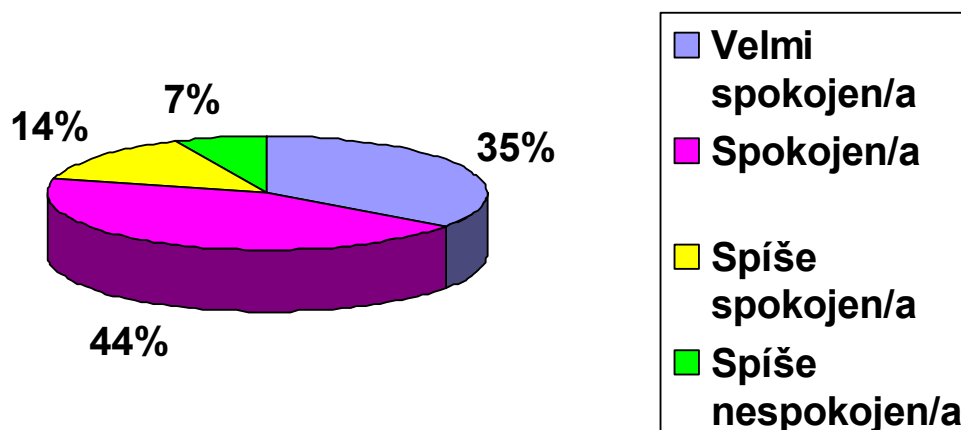
I když v tomto případě není žádná z osob jednotlivých zkoumaných skupin vysloveně nespokojena s přípravou v oblasti „Ovládání a údržby vozidla“, je zde na první pohled patrný posun směrem k negativním hodnotám.

Graf č. 7a) - data roku 2010



Zdroj: Zpracováno autorem

Graf č. 7b) - data roku 2012



Zdroj: Zpracováno autorem

I zde tedy šla kvalita přípravy směrem dolů. Mnohdy se veškerá výuka „Ovládání a údržby vozidla“ zúžila nato, že autoškola žadatele vybavila příručkou s otázkami ke zkoušce a žadatel, opět samostudiem, se tyto otázky doma naučil. Bohužel je smutné, když si žadatel nedokáže po absolvování autoškoly ani natankovat, byť u ústní zkoušky z ovládání a údržby uspěl. Zcela jistě zajímavých výsledků bychom dosáhli, pokud bychom stejný dotazník použili u současných žadatelů o řidičské oprávnění. Zkouška z tohoto předmětu u skupin řidičského oprávnění „AM, A1, A2, A, B1, B, B+E a T“ byla k 19. lednu 2013 zcela zrušena. Ovšem výuka v „Ovládání a údržbě vozidla“ byla v učebních osnovách v plném rozsahu ponechána. Pokud ale autoškoly postupovaly tak, jak bylo výše uvedeno již v době, kdy zkouška z tohoto předmětu byla součástí závěrečné zkoušky, jak asi budou přistupovat k výuce této oblasti nyní. Obávám se, že současní žadatelé budou s danou oblastí při své přípravě seznámeni, pokud vůbec, jen v minimální míře.

Otázka č. 8

Jak jste byl/a spokojen/a s přípravou v autošколе, která se týkala předmětu „Zdravotní příprava“?

Dotazník nabízel tyto možnosti odpovědí na položenou otázku:

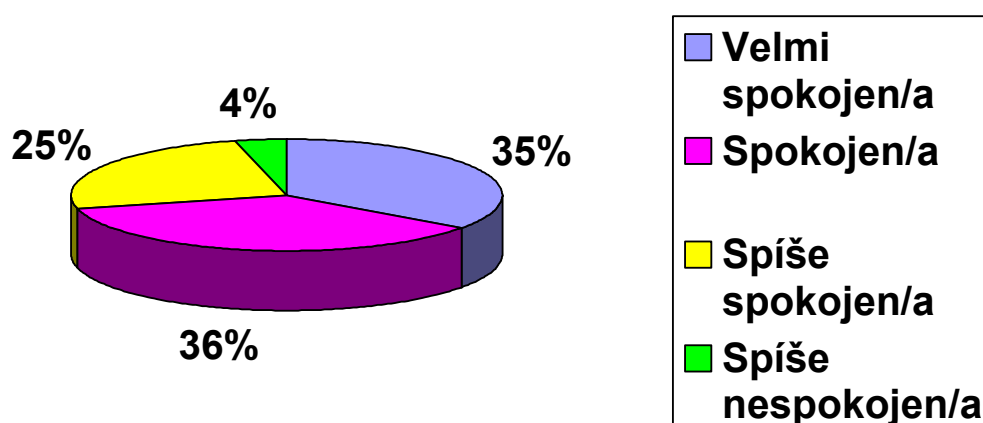
- a) velmi spokojen/a b) spokojen/a c) spíše spokojen/a
d) spíše nespokojen/a e) nespokojen

Tabulka 12 - Četnost odpovědí respondentů na otázku č. 8

Rok	Odpovědi respondentů na otázky v dotazníku (dle jejich četnosti)				
	a)	b)	c)	d)	e)
2010	35	36	25	4	0
2012	34	34	24	8	0

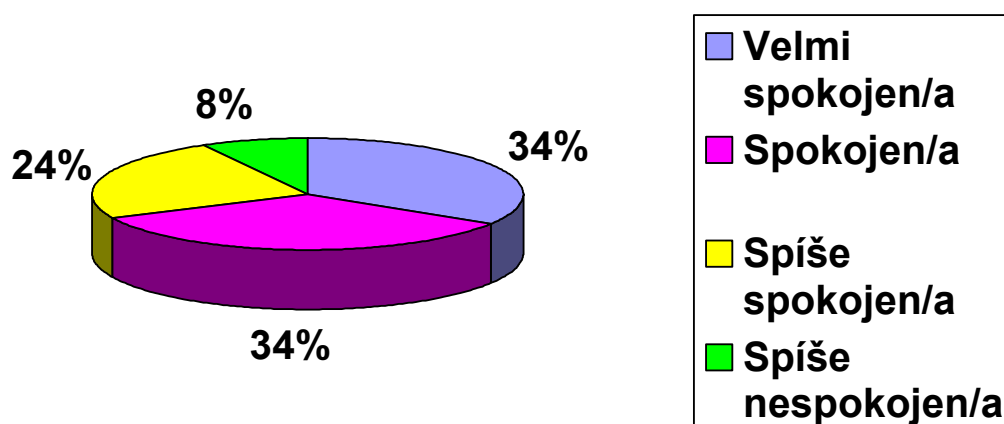
Zdroj: Zpracováno autorem

Graf č. 8a) - data roku 2010



Zdroj: Zpracováno autorem

Graf č. 8b) - data roku 2012



Zdroj: Zpracováno autorem

I když opět převažuje spokojenost s touto oblastí edukačního procesu v autoškolách, došlo u měřených hodnot, podle názoru respondentů, k mírnému poklesu kvality tohoto druhu výuky a výcviku v roce 2012, oproti výsledkům získaným v roce 2010.

Pokles kvality v této oblasti přípravy lze vysvětlit buď nedostatkem termínů zajištěných autoškolou k provedení této výuky a výcviku v rámci přípravy pro získání řidičského oprávnění nebo nekvalitní práci personálu, který má danou část přípravy provádět. Vzhledem k tomu, že všechny osoby, které u autoškol v regionu obecního úřadu obce s rozšířenou působností Blansko provádí výše uvedenou „Zdravotnickou přípravu“, osobně znám a znám i kvalitu jejich práce, přiklonil bych se spíše k první variantě spočívající v nedostatku možných termínů.

Otázka č. 9

Jak jste byl/a spokojen/a s přípravou v autoškolě, která se týkala předmětu „Výcvik v řízení motorového vozidla“?

Dotazník nabízel tyto možnosti odpovědí na položenou otázku:

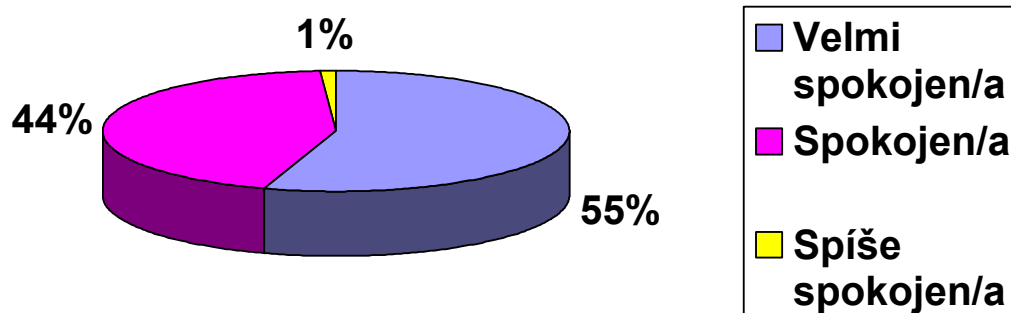
- a) velmi spokojen/a b) spokojen/a c) spíše spokojen/a
d) spíše nespokojen/a e) nespokojen

Tabulka 13 - Četnost odpovědí respondentů na otázku č. 9

Rok	Odpovědi respondentů na otázky v dotazníku (dle jejich četnosti)				
	a)	b)	c)	d)	e)
2010	55	44	1	0	0
2012	44	43	13	0	0

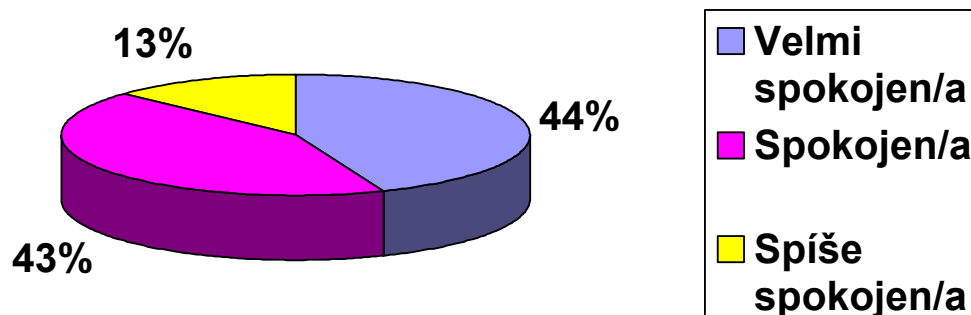
Zdroj: zpracováno autorem

Graf č. 9a) - data roku 2010



Zdroj: Zpracováno autorem

Graf č. 9b) - data roku 2012



Zdroj: Zpracováno autorem

Z pohledu praktické přípravy žadatele, který usiluje o získání řidičského oprávnění, jde zřejmě o nejdůležitější ukazatel kvality jeho přípravy v rámci výchovně vzdělávacího procesu v autoškolském zařízení.

Je zajímavé, že zde se vzácně shodují všichni žadatelé na větší či menší míře spokojenosti v oblasti této přípravy. Negativní hodnocení „Výcviku v řízení motorových vozidel“ nevystavil ani jeden z účastníků provedeného výzkumu.

Nicméně, i přes všechny výše uvedené klady a veskrze pozitivní hodnocení tohoto druhu přípravy v autoškolách, je nutné konstatovat, že při porovnání hodnocení skupiny žadatelů z roku 2010 a 2012, dochází opět k efektu, kdy tento druh přípravy, resp. jeho kvalita, z pohledu žadatelů o řidičské oprávnění, má sestupnou tendenci.

Otázka č. 10

Jak jste byl/a spokojen/a s přípravou v autoškolě, která se týkala předmětu „Praktická údržba vozidla“?

Dotazník nabízel tyto možnosti odpovědí na položenou otázku:

- a) velmi spokojen/a b) spokojen/a c) spíše spokojen/a
d) spíše nespokojen/a e) nespokojen

Tabulka 14 - Četnost odpovědí respondentů na otázku č. 10

Rok	Odpovědi respondentů na otázky v dotazníku (dle jejich četnosti)				
	a)	b)	c)	d)	e)
2010	11	78	7	4	0
2012	10	76	5	6	0

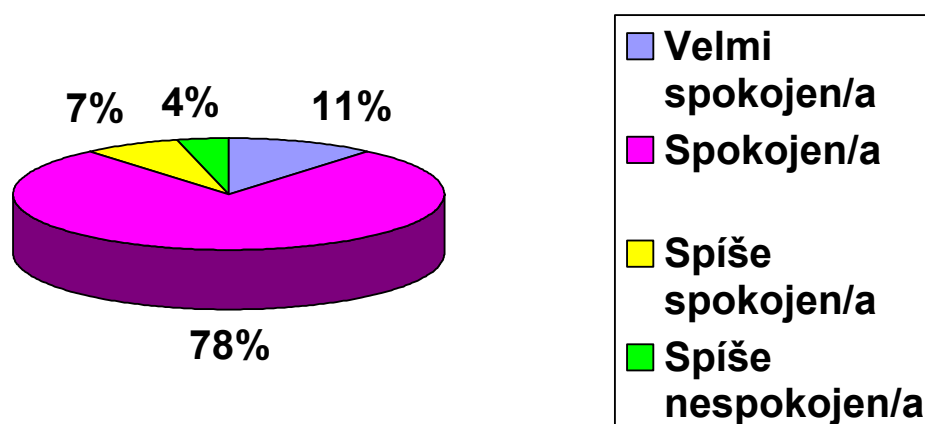
Zdroj: zpracováno autorem

V roce 2012 tři z respondentů, kteří se výzkumu účastnili, tuto položku v dotazníku nevyplnili.

V porovnání obou roků, kdy výzkum s žadateli o řidičské oprávnění k řízení motorových vozidel probíhal, je zcela patrný pokles kvality i v tomto hodnoceném faktoru výchovně vzdělávacího procesu v našich autoškolských zařízeních.

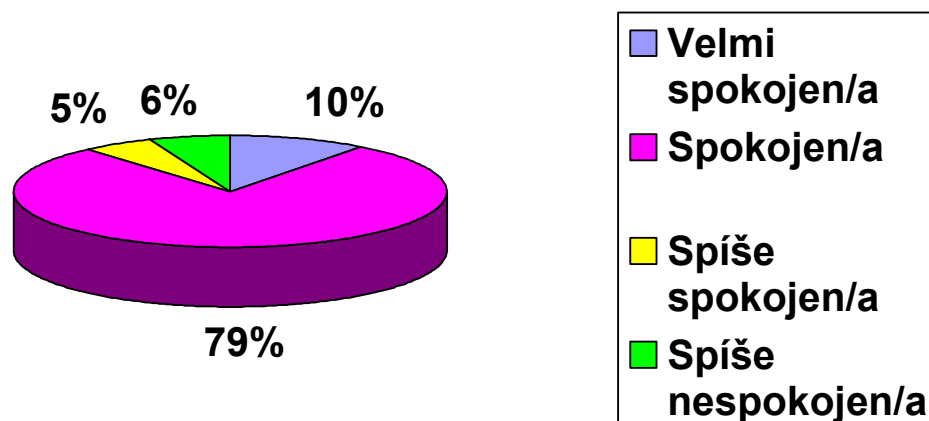
Má-li být výuka a výcvik smysluplná, musí každý žadatel rozumět alespoň elementárnímu fungování a propojení jednotlivých systémů ve vozidle, znát to, jak si vyměnit poškozené kolo, jak zabezpečit sebe a vozidlo, aby jej nepřehlédli ostatní řidiči apod. Pokud s tímto nezačneme již v autoškole, jen stěží naše společnost bude úspěšně bojovat s vysokými statistikami dopravní nehodovosti, z nichž mnohé jsou způsobeny tím, že řidiči, a nejen ti noví, nedisponují dostatkem informací z oblasti „Praktické údržby vozidla“.

Graf č. 10a) - data roku 2010



Zdroj: Zpracováno autorem

Graf č. 10b) - data roku 2012



Zdroj: Zpracováno autorem

Je tedy zcela zjevné, že trendy ve výcviku „Praktické údržby vozidla“ mají klesající tendenci v porovnání mezi jednotlivými zkoumanými skupinami osob a současně tak

potvrzují i klesající trend v teoretické přípravě týkající se této oblasti výchovně vzdělávacího procesu v autoškolách tak, jak bylo uvedeno výše (otázka č. 7).

Otázka č. 11

Byl/a jste spokojen/a s technickým zázemím a vybavením autoškoly?

Dotazník nabízel tyto možnosti odpovědí na položenou otázku:

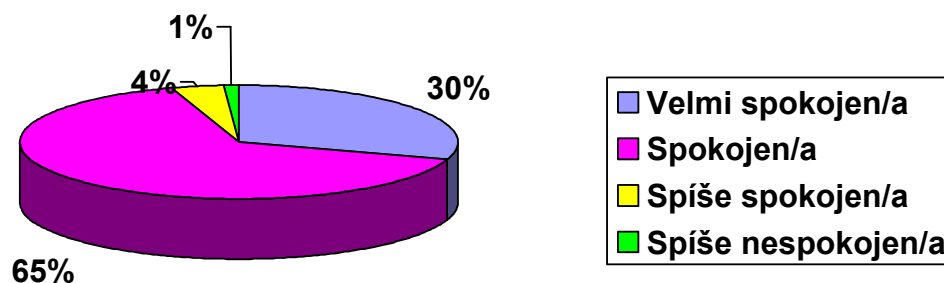
- a) velmi spokojen/a b) spokojen/a c) spíše spokojen/a
 d) spíše nespokojen/a e) nespokojen

Tabulka 15 - Četnost odpovědí respondentů na otázku č. 11

Rok	Odpovědi respondentů na otázky v dotazníku (dle jejich četnosti)				
●●●●●●●●	a)	b)	c)	d)	e)
2010	30	65	4	1	0
2012	27	64	3	6	0

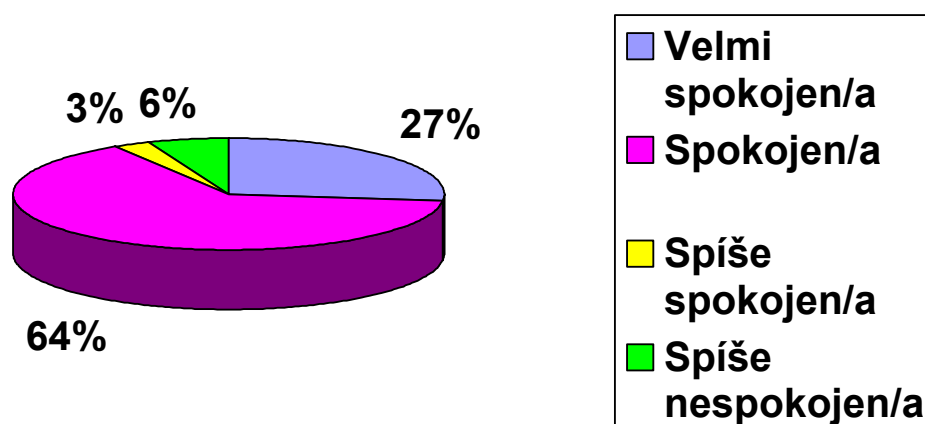
Zdroj: zpracováno autorem

Graf č. 11a) - data roku 2010



Zdroj: Zpracováno autorem

Graf č. 11b) - data roku 2012



Zdroj: Zpracováno autorem

Zde projevují účastníci, v obou rocích výzkumu, spokojenost s technickým zázemím a vybavením autoškol, ve kterých prováděli výuku a výcvik.

V tomto ohledu si myslím, že v autoškolách místně příslušných k obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností Blansko mají žáci velice dobré podmínky pro jejich výuku a výcvik. Jde o moderní budovy a zařízení, kterými zdejší autoškoly disponují. Rovněž motorová vozidla užívaná k výcviku splňují požadavky na současné trendy v motorismu. Drobný nárůst nespokojenosti může pramenit z toho, že vozový park se v autoškolách obměňuje cca jednou za 3 – 4 roky. Jeho výrazná obměna proběhla v roce 2008 (z důvodu změny zákona), je tedy možné, že žáci v roce 2010 vnímali tuto techniku jako zcela novou nebo zánovní a frekventanti z roku 2012 mohli mít pocit, že se již jedná o „ojetou“ techniku, která ovšem plní všechny standardy, potřebné pro výuku a výcvik v autoškolách.

Otázka č. 12

Byl/a jste spokojen/a s personálem autoškoly po jejich odborné stránce?

Dotazník nabízel tyto možnosti odpovědí na položenou otázku:

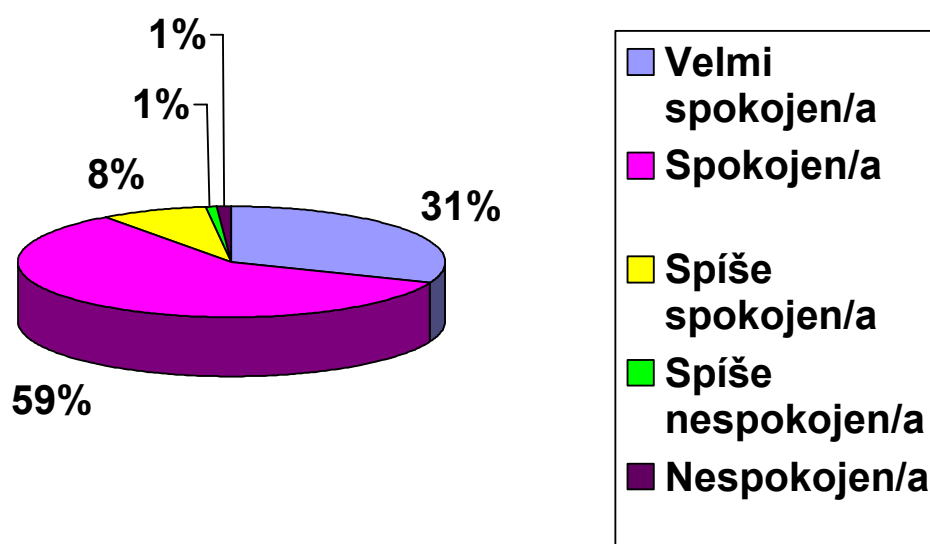
- a) velmi spokojen/a b) spokojen/a c) spíše spokojen/a
d) spíše nespokojen/a e) nespokojen

Tabulka 16 - Četnost odpovědí respondentů na otázku č. 12

Rok	Odpovědi respondentů na otázky v dotazníku (dle jejich četnosti)				
	a)	b)	c)	d)	e)
2010	31	59	8	1	1
2012	26	57	6	7	4

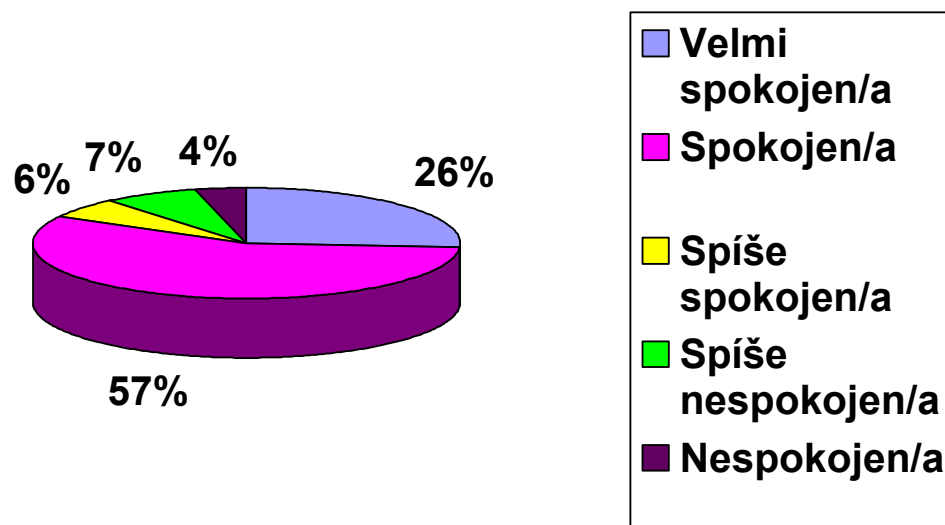
Zdroj: zpracováno autorem

Graf č. 12a) - data roku 2010



Zdroj: zpracováno autorem

Graf č. 12b) - data roku 2012



Zdroj: zpracováno autorem

Přestože opět převládá, a to zcela výrazně, spokojenost frekventantů autoškol s personálním obsazením autoškoly, která s nimi prováděla výuku a výcvik, i zde se projevuje, alespoň z pohledu zkoumaných žadatelů o řidičské oprávnění, pokles v kvalitě a přístupu zaměstnanců autoškol k edukačnímu procesu v autoškolských zařízeních. I zde si dovolím zhodnotit proč tomu tak je. Bohužel v dnešní době kvalitních pedagogů autoškol je jako „šafránu“. Starší ročníky zkušených instruktorů odchází postupně do penze a mladší ročníky nejeví o toto povolání příliš velký zájem. Autoškoly pak mnohdy, třeba i v tísní, zaměstnají učitele, který nedisponuje potřebnými schopnostmi a dovednostmi úspěšného pedagoga. Tento nedostatek se však velice brzy promítne do výsledků výchovně vzdělávacího procesu dané autoškoly.

Otázka č. 13

Myslíte si, že rozsah vyučovacích hodin teoretické přípravy v autoškole je dostatečný (týká se předmětů výuky: Pravidla silničního provozu, Teorie a zásady bezpečné jízdy, Ovládání a údržba vozidla, Zdravotní příprava)?

Dotazník nabízel tyto možnosti odpovědí na položenou otázku:

a) Ano

b) Ne

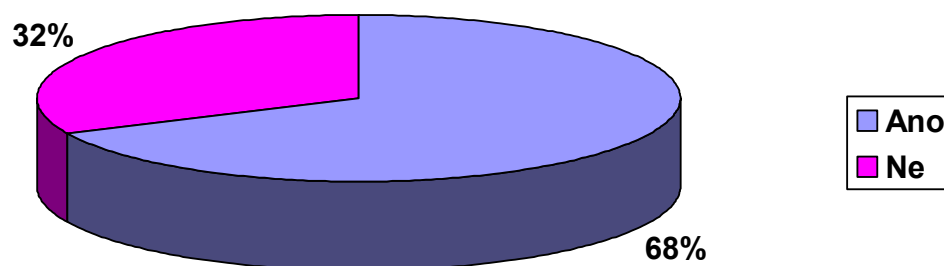
Tabulka 17 - Četnost odpovědí respondentů na otázku č. 13

Rok	Odpovědi respondentů na otázky v dotazníku (dle jejich četnosti)	
	a)	b)
••••••••		
2010	68	32
2012	67	33

Zdroj: zpracováno autorem

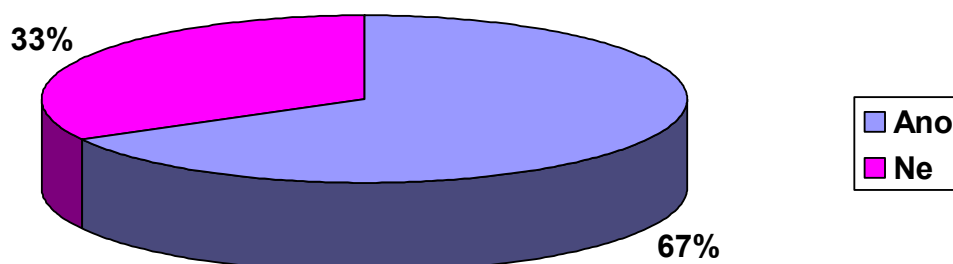
Zde se žadatelé o řidičské oprávnění v obou zkoumaných skupinách téměř shodli. Rozdíl je tak téměř nepatrný.

Graf č. 13a) - data roku 2010



Zdroj: zpracováno autorem

Graf č. 13b) - data roku 2012



Zdroj: zpracováno autorem

Z výše uvedených grafů vyplývá, že zhruba 2/3 respondentů se domnívá, že hodinová dotace pro teoretickou přípravu v autoškolách je dostatečná, oproti tomu přibližně 1/3 si myslí, že tento teoretický základ poskytovaný autoškolským zařízením v rámci přípravy nových řidičů dostatečný není.

Zajímavostí potom zcela určitě bude fakt, že z 50 zkoumaných osob ženského pohlaví v roce 2010, uvedlo v dotazníku celých 32 těchto budoucích řidiček, že jejich teoretická příprava v autoškolě je nedostatečná. Obdobně tomu bylo i u vzorku zkoumaných osob v roce 2012, kdy 32 žen a pouze jediný muž uvedli, že tato teoretická příprava je, dle jejich názoru, nedostatečná.

Otázka č. 14

Jestliže jste na předchozí otázku odpověděl/a NE, u kterých předmětů byste měl/a zájem o navýšení počtu vyučovacích hodin? (můžete označit i více odpovědí)

Dotazník nabízel tyto možnosti odpovědí na položenou otázku:

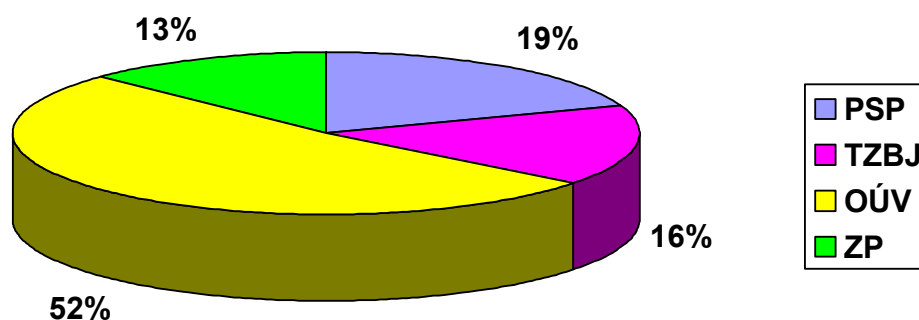
- | | |
|--------------------------------|-----------------------------------|
| a) Pravidla silničního provozu | b) Teorie a zásady bezpečné jízdy |
| c) Ovládání a údržba vozidla | d) Zdravotnická příprava |

Tabulka 18 - Četnost odpovědí respondentů na otázku č. 14

Rok	Odpovědi respondentů na otázky v dotazníku (dle jejich četnosti)			
.....	a)	b)	c)	d)
2010	12	10	32	8
2012	9	9	29	7

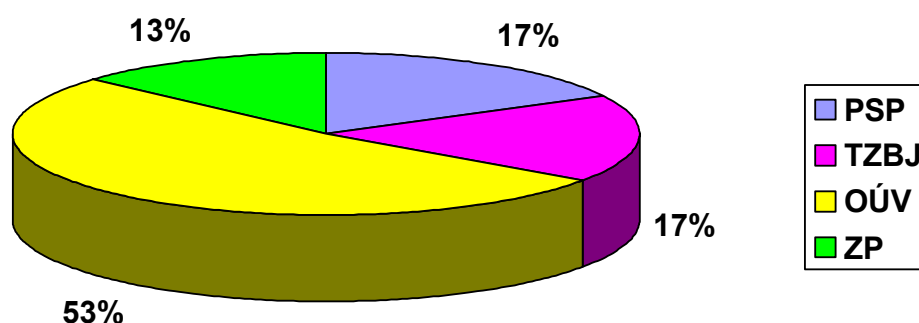
Zdroj: zpracováno autorem

Graf č. 14a) - data roku 2010



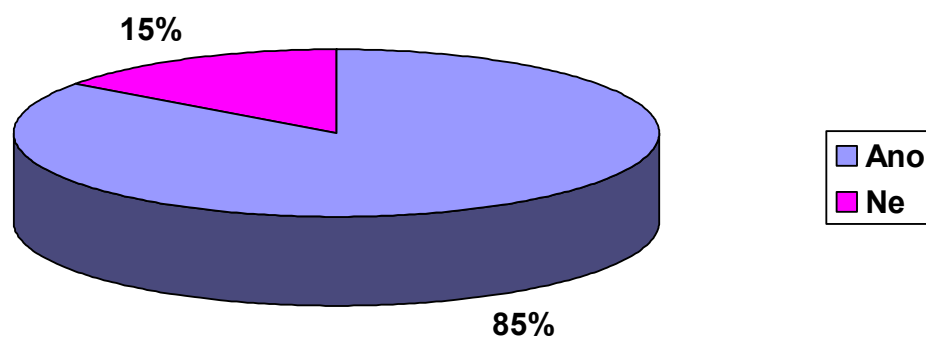
Zdroj: zpracováno autorem

Graf č. 14b) - data z roku 2012



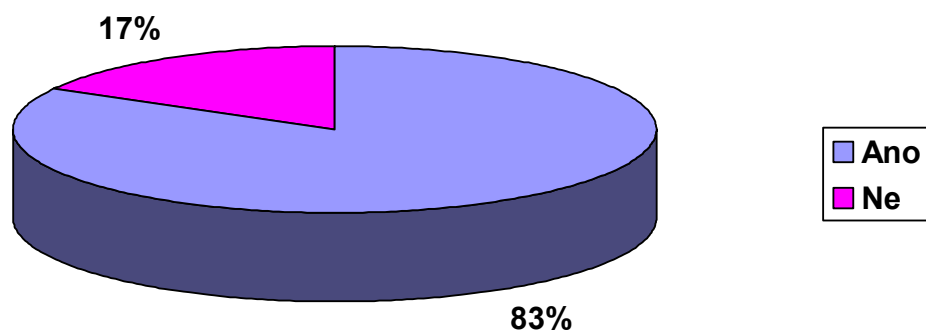
Zdroj: zpracováno autorem

Graf č. 15a) - data roku 2010



Zdroj: zpracováno autorem

Graf č. 15b) - data roku 2012



Zdroj: zpracováno autorem

Přestože převážná část zkoumaných osob se domnívá, že rozsah poskytovaný v rámci edukačního procesu v autoškolských zařízeních je dostatečný, existuje minoritní skupina, a to jak v roce 2010 (15%), tak i v roce 2012 (17%), která si naopak myslí, že by hodinová dotace praktického výcviku měla být vyšší.

Otázka č. 16

Jestliže jste na předchozí otázku odpověděl/a NE, u kterých předmětů byste měl/a zájem o navýšení počtu vyučovacích hodin? (můžete označit i více odpovědí)

Dotazník nabízel tyto možnosti odpovědí na položenou otázku:

- a) výcvik v řízení motorového vozidla b) praktická údržba vozidla
c) praktický výcvik zdravotní přípravy

Tabulka 20 - Četnost odpovědí respondentů na otázku č. 16

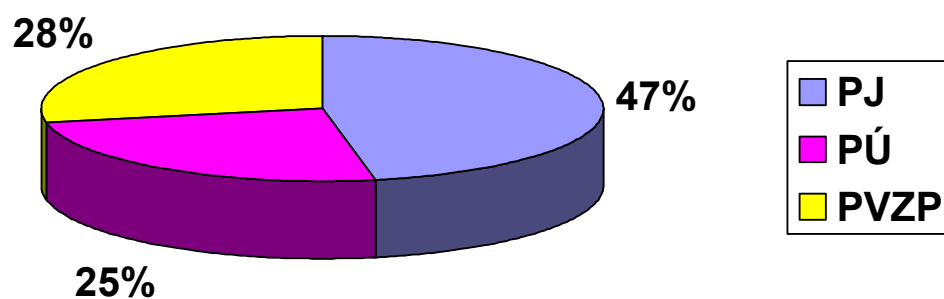
Rok	Odpovědi respondentů na otázky v dotazníku (dle jejich četnosti)		
	a)	b)	c)
2010	15	8	9
2012	14	6	8

Zdroj: zpracováno autorem

V případě předchozí otázky odpovědělo 15%, resp. 17% respondentů, že podle jejich mínění není rozsah praktického výcviku v rámci získání řidičského oprávnění v autoškolských zařízeních dostatečný.

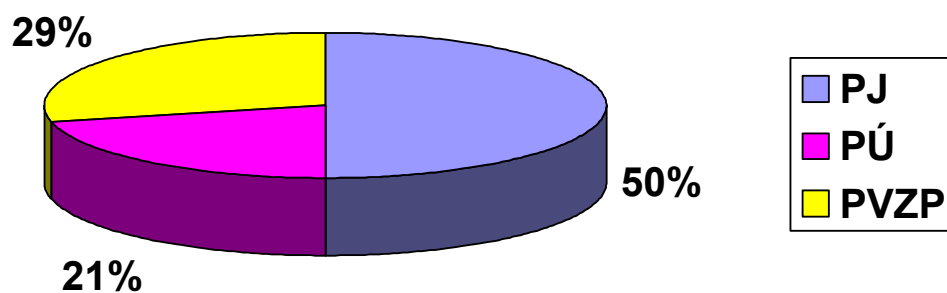
Zajímavostí zcela jistě zůstává fakt, že v obou zkoumaných skupinách, tedy v roce 2010 a stejně tak i v roce 2012, měly tento názor pouze ženy. Ani jeden z mužů, který prošel tímto výzkumem, se nedomníval, že by rozsah praktické přípravy v autoškole měl být vyšší než ten, který v rámci výcviku absolvoval.

Graf č. 16a) - data roku 2010



Zdroj: zpracováno autorem

Graf č. 16b) - data roku 2012



Z uvedeného grafického vyobrazení vyplývá fakt, že ženy by měly zájem o vyšší hodinovou dotaci především v oblasti výcviku, který spočívá v praktickém ovládní

motorového vozidla. Jejich zájem o výcvik v praktické údržbě a zdravotnické přípravě je přibližně na stejné úrovni v obou sledovaných skupinách.

Zde bych rád upozornil na to, že každý žák v autoškole je povinen absolvovat předepsaný minimální počet vyučovacích hodin. Pakliže má někdo zájem o vyšší počet, nic mu nebrání v tom, aby si jím požadovaný počet hodin výuky či výcviku zaplatil a absolvoval jej nad rámec standardní učební osnovy.

Otázka č. 17

Domníváte se, s ohledem na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, že jste po absolvování přípravy k získání řidičského oprávnění v autoškole připraven/a zvládnout řídit motorové vozidlo a řešit dopravní situace i za ztížených povětrnostních podmínek, jako je mlha, hustý déšť, sněžení apod.?

Dotazník nabízel tyto možnosti odpovědí na položenou otázku:

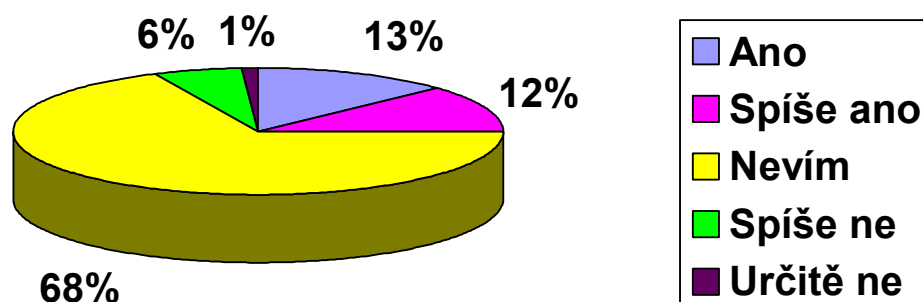
- a) ano b) spíše ano c) nevím d) spíše ne e) určitě ne

Tabulka 21 - Četnost odpovědí respondentů na otázku č. 17

Rok	Odpovědi respondentů na otázky v dotazníku (dle jejich četnosti)				
	a)	b)	c)	d)	e)
2010	13	12	68	6	1
2012	8	9	74	7	2

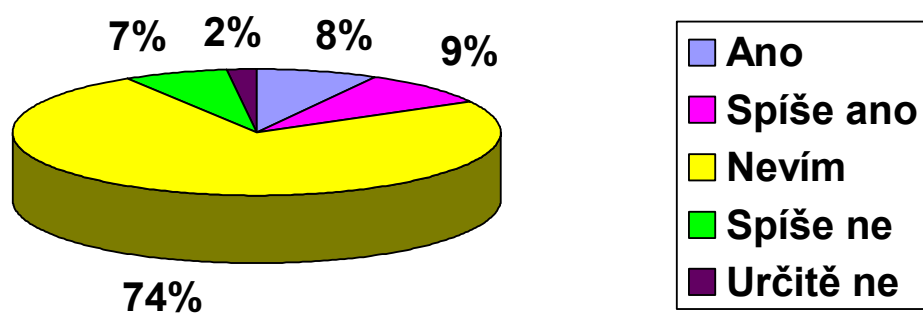
Zdroj: zpracováno autorem

Graf č. 17a) - data roku 2010



Zdroj: zpracováno autorem

Graf č. 17b) - data roku 2012



Zdroj: zpracováno autorem

Je patrné, že data skupiny zkoumané v roce 2010 se příliš neliší od těch, která jsem získal během výzkumu v roce 2012. Musím ale přiznat, že mě překvapilo, jak malé procento budoucích řidičů si věří, že by dané vozidlo za těchto zhoršených klimatických podmínek dokázalo bezpečně ovládat.

Otázka č. 18

Uvítal/a byste v rámci přípravy pro získání řidičského oprávnění, aby byl určitý prostor teoretické přípravy v autoškole věnován otázkám BESIPu? (Aktuální informace týkající se uvedení statistik dopravní nehodovosti, kde je možnost vyzkoušet různé druhy simulátorů jako např. přetočení vozidla na střechu a vyproštění se z něj, čelního nárazu v malé rychlosti, kluzné fólie – simulace náledí, deště apod., pořádání dopravně bezpečnostních akcí atp.)

Dotazník nabízel tyto možnosti odpovědí na položenou otázku:

- a) ano b) spíše ano c) nevím d) spíše ne e) určitě ne

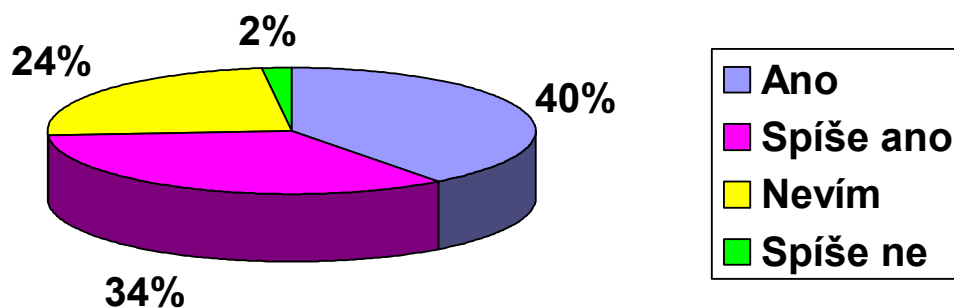
Tabulka 22 - Četnost odpovědí respondentů na otázku č. 18

Rok	Odpovědi respondentů na otázky v dotazníku (dle jejich četnosti)				
•••••	a)	b)	c)	d)	e)
2010	38	33	23	2	0
2012	37	28	31	3	1

Zdroj: zpracováno autorem

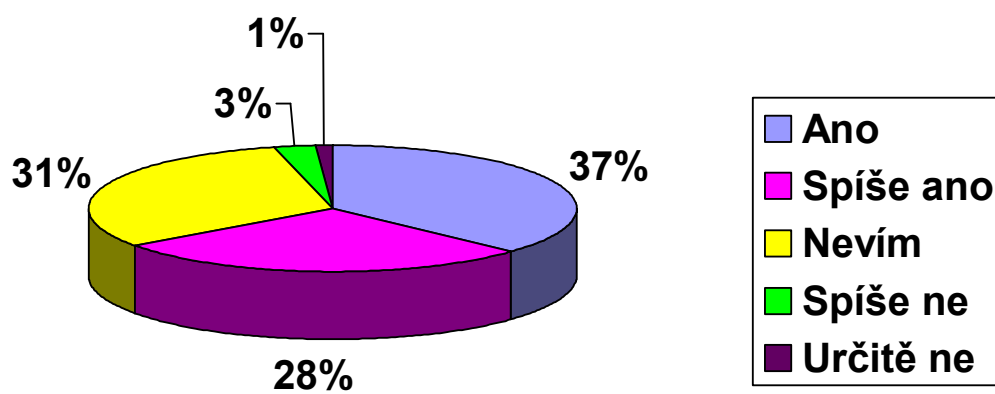
Porovnání dat získaných výzkumem v roce 2010 a v roce 2012 nebude zcela 100% objektivní, a to vzhledem k tomu, že čtyři respondenti v roce 2010 na tuto otázku v dotazníku neodpověděli. Nicméně tyto 4 chybějící hlasy by nijak výrazně neměly ovlivnit většinové názory zkoumaných skupin.

Graf č. 18a) - data roku 2010



Zdroj: zpracováno autorem

Graf č. 18b) - data roku 2012



Zdroj: zpracováno autorem

Jak je z uvedených grafů patrné, obě dvě zkoumané skupiny se přiklonily spíše k tomu, aby informace týkající se BESIPu byly součástí jejich přípravy k získání řidičského oprávnění. Osobně se pak k tomuto názoru přikláním také. Vzhledem k tomu, že se dlouhodobě zabývám touto problematikou, vím, že existuje celá řada důležitých informací, jak pro řidiče stávající, tak i budoucí, ke kterým mnohdy autoškoly nemají přístup nebo ani nejeví zájem tyto informace získat. Myslím si tak, že v rámci prevence na našich silnicích, by mohla být určitá část výuky věnována právě otázkám BESIPu.

**BESIP = zkratka pro Bezpečnost silničního provozu*

Otázka č. 19

Myslíte si, že jste po absolvování kursu k získání řidičského oprávnění v autoškolě dostatečně připraven/a na závěrečnou zkoušku?

Dotazník nabízel tyto možnosti odpovědí na položenou otázku:

- a) ano b) spíše ano c) nevím d) spíše ne e) určitě ne

Tabulka 23 - Četnost odpovědí respondentů na otázku č. 19

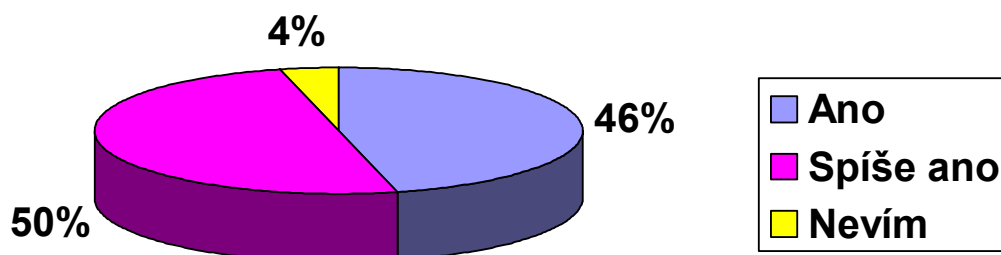
Rok	Odpovědi respondentů na otázky v dotazníku (dle jejich četnosti)				
•••••	a)	b)	c)	d)	e)
2010	46	50	4	0	0
2012	43	48	5	4	0

Zdroj: zpracováno autorem

Tuto otázku jsem si nechal na úplný závěr dotazníku zcela záměrně, a to ze dvou důvodů. Jednak je mírně sugestivnějšího charakteru a nechtěl jsem tak rozptylovat dotazované osoby od vyplňování předchozího textu tohoto dotazníku. Druhým důvodem, z mého pohledu mnohem podstatnějším, je jakási pedagogická podpora těchto žadatelů k tomu, aby u dané závěrečné zkoušky uspěli. Aby se namotivovali

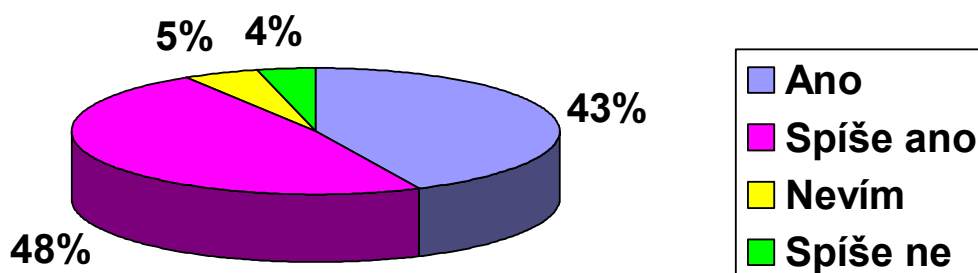
k tomu, že i přes všechna úskalí, kterými během přípravy v autoškole museli projít, jsou schopni úspěšně závěrečnou zkoušku zvládnout.

Graf č. 19a) - data roku 2010



Zdroj: zpracováno autorem

Graf č. 19b) - data roku 2012



Zdroj: zpracováno autorem

Jak plyne z grafického znázornění této poslední otázky, výše uvedený záměr se zřejmě podařil, neboť až na jednotlivé výjimky, inklinují obě skupiny zkoumaných osob k tomu, že jsou k závěrečné zkoušce připraveni.

Jaká je potom ve skutečnosti realita, to mohou posoudit až po jejím absolvování. Právě z tohoto důvodu, tak jak jsem již uvedl výše, jsem tento výzkum prováděl s žadateli, kteří „pouze“ absolvovali výuku a výcvik v autoškole a doposud se nezúčastnili závěrečného přezkoušení. V případě, že bych tento výzkum prováděl až po absolvování závěrečné zkoušky (úspěšné i neúspěšné), byly by jejich odpovědi výrazně zkresleny výsledky dosaženými právě u této závěrečné zkoušky žadatelů o řidičské oprávnění.

6.3 VYHODNOCENÍ VÝZKUMU

Závěr kapitoly a současně i praktické části této diplomové práce, bude patřit vyhodnocení výsledků provedeného výzkumu. Výzkum jsem prováděl s absolventy autoškol, které místně a věcně spadají do působnosti obecního úřadu obce s rozšířenou působností Blansko. Jde tedy o regionální výzkum, jehož výsledky bych rád, kromě této diplomové práce, využil i dále v rámci svého zaměstnání tak, aby posloužily ke zkvalitnění přípravy nových žadatelů v blanenském regionu.

Výzkum byl prováděn ve dvou rozdílných letech, a to v roce 2010 a v roce 2012. Výzkumu se zúčastnilo vždy 200 osob, z nichž byl v každém roce výzkumu vybrán reprezentativní vzorek, který obsahoval 100 respondentů. V každé zkoumané skupině bylo 50 osob ženského a 50 osob mužského pohlaví. Pro potřeby potvrzení či vyvrácení H3, byly z těchto reprezentativních vzorků náhodně vybrány dvě skupiny, v každém roce výzkumu, které čítaly celkem dvacet osob, z nichž jednu skupinu tvořili respondenti ve věku do 21 roků a druhou, stejně početnou skupinu, jejich starší kolegové.

Tento výzkum byl proveden především z důvodu potvrzení nebo vyvrácení stanovených hypotéz. K tomu, abych mohl tyto hypotézy verifikovat, či falzifikovat jsem musel udělat důkladný rozbor a analýzu otázek č. 1,2,4 – 12, výše uvedeného dotazníku. Pro lepší přehlednost výsledků provedených výzkumů, jsem si vytvořil následující tabulky.

Číselné údaje v tabulkách vyjadřují četnost odpovědí jednotlivých skupin respondentů, dle pohlaví a roku výzkumu.

Klíč k hodnocení následujících tabulek vychází z toho, že možné odpovědi na otázky byly sestaveny tak, aby měly sestupnou tendenci. Tedy odpověď pod písm. a), vyjadřuje největší stupeň spokojenosti a odpovědi ukryté pod následujícími písmeny vyjadřují vždy snížení vlastní spokojenosti respondentů, o jeden stupeň.

K verifikaci výše stanovených hypotéz, jsem si stanovil následující postup:

- 1) prioritní je vždy odpověď pod písm. a),
- 2) v případě stejného počtu hlasů na odpověď pod písm. a), rozhoduje následně počet odpovědí pod písm. b),
- 3) obdobný postup se pak zachová i v případech písm. c), popř. d).

Tabulka 24 – Dílčí výsledky výzkumu – otázka č. 4 – muži 2010

ROK 2010	DÍLČÍ VÝSLEDKY VÝZKUMU			
	MUŽI			
Odpovědi	a)	b)	c)	d)
Otázka č. 4	44	6	0	0

Zdroj: zpracováno autorem

Tabulka 25 – Dílčí výsledky výzkumu – otázka č. 4 – ženy 2010

ROK 2010	DÍLČÍ VÝSLEDKY VÝZKUMU			
	ŽENY			
Odpovědi	a)	b)	c)	d)
Otázka č. 4	37	10	2	1

Zdroj: zpracováno autorem

Tabulky 24 a 25 uvádí to, jak se lišila prodělaná příprava v autoškole od představ, se kterými žadatelé o řidičské oprávnění do tohoto výchovně vzdělávacího procesu

vstupovali v roce 2010. Pokud porovnáme výsledky znázorněné v těchto dvou tabulkách, dojdeme k závěru, že v tomto výzkumném vzorku odpovídal skutečný výcvik a výuka v autoškole spíše představám mužů než žen.

Tabulka 26 – Dílčí výsledky výzkumu – otázka č. 4 – muži 2012

ROK 2012	DÍLČÍ VÝSLEDKY VÝZKUMU			
	MUŽI			
Odpovědi	a)	b)	c)	d)
Otázka č. 4	33	5	10	0

Zdroj: zpracováno autorem

Tabulka 27 – Dílčí výsledky výzkumu – otázka č. 4 – ženy 2012

ROK 2012	DÍLČÍ VÝSLEDKY VÝZKUMU			
	ŽENY			
Odpovědi	a)	b)	c)	d)
Otázka č. 4	29	6	8	6

Zdroj: zpracováno autorem

Obdobně tomu bylo i v roce 2012. Četnost odpovědí za toto období, kdy docházelo k výzkumu u druhé ze zkoumaných skupin, je znázorněn v **tabulkách 26 a 27**.

Výsledky této druhé části provedeného výzkumu opět napovídají to, že se představy mužů blíží více skutečné realitě toho, jak jsou připravováni dnešní žadatelé o řidičské oprávnění k řízení motorových vozidel.

Tento rozdíl je také možné přičíst tomu, že muži mají k motorismu přece jen blíže než ženy a také faktu, který vyplynul z odpovědí na otázku č. 3 tohoto dotazníku,

kdy pouze v jednom případě měla žena zkušenosti s předchozí účastí na výchovně vzdělávacím procesu v rámci přípravy v některém z autoškolských zařízení. Jinými slovy, všechny ostatní ženy, které se výzkumu v obou letech účastnily, nikdy předtím neabsolvovaly výuku a výcvik v autoškolě.

Na podkladě získaných dat lze obecně konstatovat, že u obou zkoumaných skupin převažoval názor, že jejich představy se se skutečným stavem edukace v autoškolách ve větší či menší míře shodují.

Tabulka 28 – Dílčí výsledky výzkumu – otázky č. 5 až 12 – rok 2010

ROK 2010	DÍLČÍ VÝSLEDKY VÝZKUMU									
	MUŽI					ŽENY				
Odpovědi	a)	b)	c)	d)	e)	a)	b)	c)	d)	e)
Otázka	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
5	28	22	0	0	0	2	36	12	0	0
6	31	14	4	0	0	10	22	10	8	0
7	28	20	2	0	0	8	28	14	0	0
8	21	22	6	1	0	14	14	19	3	0
9	40	10	0	0	0	15	34	1	0	0
10	11	39	0	0	0	0	39	7	4	0
11	23	26	1	0	0	7	39	3	1	0
12	17	31	2	0	0	14	28	6	1	1

Zdroj: zpracováno autorem

Tabulka 29 – Dílčí výsledky výzkumu – otázky č. 5 až 12 – rok 2012

ROK 2012	DÍLČÍ VÝSLEDKY VÝZKUMU									
	MUŽI					ŽENY				
Odpovědi	a)	b)	c)	d)	e)	a)	b)	c)	d)	e)
Otázka	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
5	15	32	2	1	0	6	24	16	3	1
6	24	17	9	0	0	15	17	5	12	1
7	33	17	0	0	0	2	27	14	7	0
8	19	18	10	3	0	15	16	14	5	0
9	35	9	6	0	0	9	34	37	0	0
10	10	37	0	0	0	0	39	5	6	0
11	20	30	0	0	0	7	34	3	6	0
12	14	33	2	1	0	12	24	4	6	4

Zdroj: zpracováno autorem

Tabulky 28 a 29 pak uvádí data získaná z otázek číslo 5 – 12, výše uvedeného dotazníku. Tato data jsou v podstatě stěžejními pro ověření nebo vyvrácení hypotéz stanovených v úvodu této kapitoly.

I zde ve všech sledovaných ukazatelích, a to v obou zkoumaných skupinách, jsou muži spokojenější, se svou přípravou k získání řidičského oprávnění k řízení motorových vozidel v autoškole, než respondentky něžného pohlaví.

Ze získaných dat lze rovněž odvodit, že první zkoumaná skupina byla v rámci edukačního procesu v autoškole více spokojena s tímto procesem, než skupina, která se podrobila výzkumu v roce 2012.

Tabulka 30 – Dílčí výsledky výzkumu – věková kategorie do 21 let – rok 2010

2010	DÍLČÍ VÝSLEDKY VÝZKUMU – věková kategorie do 21 let				
Odpovědi	a)	b)	c)	d)	e)
Otázka č.	X	X	X	X	X
5	14	6	0	0	0
6	13	5	2	0	0
7	10	7	3	0	0
8	9	8	2	1	0
9	19	1	0	0	0
10	5	15	0	0	0
11	8	12	0	0	0
12	10	10	0	0	0

Zdroj: zpracováno autorem

Tabulka 31 – Dílčí výsledky výzkumu – věková kategorie 21 a více roků – rok 2010

2010	DÍLČÍ VÝSLEDKY VÝZKUMU – věková kategorie 21 a více roků				
Odpovědi	a)	b)	c)	d)	e)
Otázka č.	X	X	X	X	X
5	3	15	2	0	0
6	9	4	3	0	0
7	7	10	3	0	0
8	6	10	4	0	0
9	15	4	1	0	0
10	4	15	1	0	0
11	6	12	2	0	0
12	8	12	0	0	0

Zdroj: zpracováno autorem

Tabulka 32 – Dílčí výsledky výzkumu – věková kategorie do 21 let – rok 2012

2012	DÍLČÍ VÝSLEDKY VÝZKUMU – věková kategorie do 21 let				
Odpovědi	a)	b)	c)	d)	e)
Otázka č.	X	X	X	X	X
5	10	6	4	0	0
6	11	5	3	1	0
7	9	6	4	1	0
8	8	7	2	3	0
9	14	6	0	0	0
10	5	15	0	0	0
11	7	11	0	2	0
12	8	9	2	1	0

Zdroj: zpracováno autorem

Tabulka 33 – Dílčí výsledky výzkumu – věková kategorie 21 a více roků – rok 2012

2012	DÍLČÍ VÝSLEDKY VÝZKUMU – věková kategorie 21 a více roků				
Odpovědi	a)	b)	c)	d)	e)
Otázka č.	X	X	X	X	X
5	2	13	2	2	1
6	8	3	2	7	0
7	5	10	3	2	0
8	4	8	5	3	0
9	8	3	9	0	0
10	3	12	2	3	0
11	5	11	2	2	0
12	8	9	1	1	1

Zdroj: zpracováno autorem

Tabulky 30 – 33 uvádí, jak jsou na tom se spokojeností své přípravy respondenti, podle věkových kategorií do 21 let a nad 21 roků. Rozhodujícím věkem pro tento výzkum, byl skutečný věk respondenta v době vyplňování otazníku.

Ze získaných dat lze vyčíst, že jednotlivé skupiny se ve svém hodnocení spokojenosti s průběhem výuky a výcviku v autoškolách liší. Obecně lze říci, že obě skupiny absolventů autoškol do 21 let, byly mnohem spokojenější se svou přípravou v autoškolském zařízení, než jejich starší kolegové. Rovněž není možné přehlédnout fakt, že v porovnání skupiny do 21 let a nad 21 roků u obou zkoumaných skupin, jsou obě skupiny z roku 2010 spokojenější s výukou a výcvikem v autoškolě, oproti svým následovníkům v roce 2012.

Tabulka vztahující se k H1

Tabulka 34

Otázka č.	Výzkum 2010	Výzkum 2012
4	S	MS
5	S	MS
6	S	MS
7	S	MS
8	S	MS
9	S	MS
10	S	MS
11	S	MS
12	S	MS
Ve všech sledovaných faktorech byly spokojenějšími žadatelé o řidičské oprávnění, účastníci se provedeného výzkumu v roce 2010.		

Legenda: S – spokojenější; MS – méně spokojenější

Zdroj: zpracováno autorem

Tabulka vztahující se k H2

Tabulka 35

Otázka č.	Výzkum 2010		Výzkum 2012	
	Muži	Ženy	Muži	Ženy
4	S	MS	S	MS
5	S	MS	S	MS
6	S	MS	S	MS
7	S	MS	S	MS
8	S	MS	S	MS
9	S	MS	S	MS
10	S	MS	S	MS
11	S	MS	S	MS
12	S	MS	S	MS

Ve všech sledovaných faktorech byly spokojenějšími žadateli o řidičské oprávnění muži, a to jak účastníci výzkumu v roce 2010, tak i výzkumu v roce 2012.

Legenda: S – spokojenější; MS – méně spokojenější

Zdroj: zpracováno autorem

Tabulka vztahující se k H3

Tabulka 36

Otázka č.	Výzkum 2010		Výzkum 2012	
	Do 20 let	21 a více roků	Do 20 let	21 a více roků
4	S	MS	S	MS
5	S	MS	S	MS
6	S	MS	S	MS
7	S	MS	S	MS
8	S	MS	S	MS
9	S	MS	S	MS
10	S	MS	S	MS
11	S	MS	S	MS
12	S	MS	S	MS

Ve všech sledovaných faktorech byly spokojenějšími žadatelé o řídičské oprávnění účastníci výzkumu do 21 roků, a to jak v roce 2010, tak i v roce 2012.

Legenda: S – spokojenější; MS – méně spokojenější

Zdroj: zpracováno autorem

Vyhodnocení výsledků odpovědí na otázky č. 13 – 19 bylo stručně provedeno u rozboru těchto jednotlivých otázek. Vzhledem k tomu, že nešlo o otázky, které by sloužily k verifikaci stanovených hypotéz, ale spíše pro moji další práci v této oblasti v rámci mého zaměstnání, považuji za zcela nadbytečné je v tomto textu opakovaně rozvádět.

Závěrečné shrnutí provedeného výzkumu

Tohoto výzkumu se zúčastnilo celkem 400 osob v průběhu dvou různých let. První část výzkumu proběhla v roce 2010, druhá část následně v roce 2012. Každou zkoumanou skupinu tak tvořilo 200 uchazečů o řidičské oprávnění, kteří absolvovali přípravu k získání řidičského oprávnění, ale doposud se nezúčastnili závěrečných zkoušek. Z této dvousetčlenné skupiny bylo vždy vybráno 100 jejich členů, a to zcela náhodným výběrem tak, aby byla zajištěna reprezentativnost zkoumaného vzorku respondentů a současně zajištěny početní kvóty pro provedení příslušných měření k ověření následujících hypotéz:

H1: „Zkoumaný vzorek populace z roku 2012 je spokojenější s přípravou k získání řidičského oprávnění v rámci autoškoly, než zkoumaný vzorek z roku 2010“.

Na základě dat získaných během tohoto výzkumu a jejich následného vyhodnocení, lze uvést, že ve všech sledovaných faktorech v rámci výše uvedeného dotazníku, které byly stěžejní pro ověření výše uvedené hypotézy H1, byli spokojenějšími žadatelé o řidičské oprávnění účastníci se provedeného výzkumu v roce 2010.

Tato hypotéza tedy nebyla verifikována a nemůže být považována za platnou. Naopak, výzkumem bylo zjištěno, že skupina žadatelů o řidičské oprávnění účastníci se výzkumu v roce 2010 byla se svojí přípravou znatelně spokojenější, než jejich kolegové o dva roky později.

H2: „Muži jsou spokojenější s přípravou k získání řidičského oprávnění v rámci autoškoly než ženy“.

Data získaná tímto výzkumem byla použita rovněž k ověření pravdivosti hypotézy H2. Zde je nutno konstatovat, že na základě vyhodnocených dat byly zjištěny tyto poznatky. Ve všech sledovaných faktorech byli spokojenějšími žadatelé o řidičské oprávnění muži, a to jak účastníci výzkumu v roce 2010, tak i výzkumu v roce 2012.

Obecně lze tedy říci, že osoby mužského pohlaví jsou spokojenější se svojí přípravou na získání řidičského oprávnění než jejich ženské kolegyně. **Na základě takto získaných**

dat, můžeme tedy potvrdit, verifikovat, pravdivost a platnost výše uvedené hypotézy H2.

H3: „Frekventanti mladší 21 let jsou s přípravou k získání řidičského oprávnění v rámci autoškoly spokojenější než jejich starší kolegové“.

I v tomto případě bylo využito dat získaných z výše uvedeného dotazníku k ověření dané hypotézy. Po vyhodnocení získaných dat došlo ke zjištění, že ve všech sledovaných faktorech byly spokojenějšími žadateli o řidičské oprávnění účastníci výzkumu do 21 roků, a to jak v roce 2010, tak i v roce 2012.

Provedeným rozбором dat tak došlo k ověření výše uvedené hypotézy H3, a lze tak uvést, že obě zkoumané skupiny osob z let 2010 i 2012, které byly současně mladší 21 roků, hodnotily svoji přípravu k získání řidičského oprávnění k řízení motorových vozidel v autoškolě mnohem pozitivněji, než jejich starší spolužáci. *Tuto hypotézu se tedy podařilo rovněž ověřit a můžeme konstatovat, že je platná.*

Uvedeným výzkumem se podařilo potvrdit hypotézu, která tvrdila, že muži jsou spokojenějšími účastníky výchovně vzdělávacího procesu v autoškolách. Rovněž došlo k ověření pravdivosti hypotézy, která má zato, že žadatelé o řidičské oprávnění mladší 21 roků jsou spokojenější se svojí přípravou k získání řidičského oprávnění v některém z autoškolských zařízení. Na druhou stranu tento výzkum nepotvrdil pravdivost první hypotézy, která tvrdila, že frekventanti autoškol, kteří dokončili výuku a výcvik v rámci přípravy k získání řidičského průkazu v roce 2012, jsou spokojenější s touto přípravou, než absolventi stejného typu edukačního procesu z roku 2010.

Výsledky tohoto výzkumu jsou zcela jistě z odborného hlediska velmi zajímavé, ačkoli se musím přiznat, že získaná data, potvrzující pravdivost H2 a H3, mě příliš nepřekvapila.

Jinak je tomu však u hypotézy první. Zde jsem skutečně tak velký rozdíl mezi jednotlivými zkoumanými skupinami neočekával. Je to doslova a do písmene vztyčený ukazováček, který varuje celou společnost nad tím, jak výrazně, alespoň z pohledu frekventantů autoškol, klesá kvalita výuky v autoškolských zařízeních.

Jestliže se společnost zavázala k tomu, že nehodovost na našich silnicích chce do budoucna výrazně snížit, není výsledek zjištěný tímto výzkumem příliš lichotivý, a právě proto by si společnost měla uvědomit důležitost a významnost tohoto výchovně vzdělávacího procesu a provést smysluplné legislativní změny, které povedou nejen k výchově nových, odpovědných řidičů, ale především ke snížení počtu a následků dopravních nehod.

Na samý závěr si dovoluji je krátkou poznámku. Tento výzkum probíhal jen u frekventantů autoškol spadajících do působnosti obecního úřadu obce s rozšířenou působností Blansko. Osobně si však myslím, že obdobná situace, a v mnoha případech i podstatně horší, je v této oblasti i v ostatních regionech České republiky.

Nejedná se tedy o problém jednotlivého regionu. Tento problém je celospolečenský a efektivní výchovou žadatelů o řidičské oprávnění v autoškolách, tak můžeme zabránit vzniku mnoha patologických jevů, se kterými se setkáváme dnes a denně na našich pozemních komunikacích. Jedině poctivým přístupem všech, kteří se tohoto edukačního procesu v autoškolských zařízeních, ale i mimo nich, účastní, můžeme zabránit tomuto celospolečensky negativnímu a nežádoucímu trendu v přípravě nových řidičů.

ZÁVĚR

Název této diplomové práce zní „Sociální aspekty edukačního procesu v autoškolách“. Proč sociální? Edukační proces, tedy výchovně vzdělávací proces, probíhá u člověka v průběhu celého jeho života. Zde je tak patrná biodromálnost tohoto osobnostního rozvoje každého jedince. Jinými slovy pouze kvalitní vývoj každého člověka, ve všech jeho osobnostních složkách, je zárukou jeho následné správné socializace v rámci dané společnosti. Je tak zcela patrné, že v případě edukačního procesu se jedná o celospolečenskou záležitost, kdy právě společnost musí vytvářet podmínky k tomu, aby k uvedenému pozitivnímu rozvoji osobnosti každého jedince docházelo v souladu s danými potřebami této society.

Edukační procesy, které probíhají v rámci některého z autoškolských zařízení, jsou nejen velmi specifickou formou výchovně vzdělávacího procesu, ale především, z pohledu dané společnosti, jsou mnohdy významným prvkem, který umožní konkrétnímu člověku zařadit se do společnosti – správně se socializovat. Vezmeme-li v úvahu, že vlastnění řidičského oprávnění, alespoň na skupinu „B“, je v současné době v podstatě „nutností“, jakýmsi společenským předpokladem k tomu, aby člověk získal zaměstnání, jeví se výchovně vzdělávací proces v autoškolách, jako jeden z nejdůležitějších v životě každého z nás, ale i celé společnosti, která je samozřejmě součástí tohoto specifického edukačního procesu.

Výše uvedené důvody, ale rovněž to, že v dané oblasti pracuji 20 roků, mě vedly k tomu, abych se touto problematikou v rámci svého magisterského studia zabýval a výsledky své činnosti zahrnul do obsahu této diplomové práce.

Každá společnost na světě má svá pravidla, bez jejichž existence by nebylo zajištěno správné fungování dané společnosti. Nejinak je tomu i v případě pravidel silničního provozu, která jsou v současnosti, i vlivem globalizace, v jednotlivých společensky vyspělých zemích velice podobná. To, jakým způsobem se na silnici chovat, říkají stanovená pravidla, je však velmi důležité správným způsobem jednotlivé členy či věkové skupiny dané society s těmito společenskými normami vhodným, smysluplným a efektivním způsobem seznámit.

Je třeba si uvědomit, že příprava nových řidičů neprobíhá až v některém z autoškolských zařízení, ale začíná již mnohem dříve, kdy se formuje osobnost každého člověka, kdy získává první poznatky z této oblasti. Prvotním činitelem v dopravní výchově je tak rodina, která tvoří pro každého jedince primární sociální skupinu a v podstatě i jakýsi prvotní vzor, od kterého přejímá určité společenské vzorce chování, tedy i způsoby chování v silniční dopravě. Na rodinu pak navazuje dopravní výchova u dětí, které se účastní edukačního procesu v rámci daného stupně vzdělávání.

Stěžejním tématem této diplomové práce je oblast dopravní výchovy v autoškolách. Jde o téma, které je v současné době velmi diskutované, a to hned v několika souvislostech. Mnozí lidé, především z řad odborné veřejnosti, kritizují současný model přípravy žadatelů o řidičské oprávnění jako nefunkční a zastaralý. Dopravní experti rovněž upozorňují na celou řadu nedostatků, týkajících se kvality výuky a výcviku, odborné a pedagogické připravenosti personálu a mnoha dalších nedostatků, se kterými se současný způsob přípravy řidičů v autoškolách potýká.

O problematické situaci v oblasti autoškolství vypovídá i výsledek výše uvedeného výzkumu, kdy absolventi autoškol z roku 2012, a to zcela jednoznačně, potvrdili pokles spokojenosti s kvalitou své přípravy v autoškole, v porovnání se skupinou absolventů z roku 2010.

Osobně si nemyslím, že názory dopravních odborníků jsou zcela objektivní a správné. Systém je sice zastaralý a nevyhovuje trendům moderních vyspělých společností a zcela jistě by si zasloužil nějakou smysluplnou změnu. Také kvalita přípravy nových řidičů, má, i podle mých osobních zkušeností, klesající úroveň, nicméně problém tohoto systému odborné přípravy v autoškolách není v jeho nastavení, ale v tom, že neumožňuje efektivní kontrolu příslušných orgánů státní moci. Pokud by byl legislativně zajištěn institut efektivní kontroly autoškolských zařízení tak, jak tomu bylo v minulosti ze strany státu, nedocházelo by ke snižování kvality přípravy žadatelů o řidičská oprávnění, ale naopak k jejímu progresu, a to z důvodu zdravé konkurence mezi jednotlivými provozovateli autoškolských zařízení.

Zde bych si dovilil navrhnout několik doporučení, jak tuto současnou situaci řešit. Namísto několika dílčích, mnohdy nedůležitých a nepodstatných, úprav stávajícího

zákona o autoškolách, vytvořit zcela novou legislativní normu, která bude vycházet nejen z moderních trendů v této oblasti, ale vytvoří vhodné edukační prostředí pro výchovu nových řidičů. Rovněž způsob závěrečných zkoušek stanovit tak, aby byl prováděn objektivně a jednotně, a to zaměstnanci zcela nezávislé státní organizace, s působností na území celé České republiky. Pokud se zaměřím na oblast pedagogickou, je zcela jistě nutné zavést do tohoto systému určitá opatření, která by směřovala i k další, řekněme průběžné, přípravě osob, které provádí výuku a výcvik v rámci daných autoškolských zařízení. Největší problém, se kterým se však naše společnost musí vypořádat je ten, který byl již uveden výše v tomto textu, a to systém efektivní kontroly probíhající výuky a výcviku v autoškolách, jako stěžejní otázky, která by dokázala mnohé problémy v našem současném autoškolství eliminovat nebo zcela vymýtit. Zde bych však rád apeloval na naše zákonodárce, aby připravované legislativní změny přijímali a schvalovali v zájmu celé společnosti, nikoli na základě lobbingu provozovatelů autoškol a jejich profesních sdružení či asociací. Pokud se vydáme správnou cestou, můžeme začít uvažovat o tom, že naše autoškolství se vrátí na přední příčky vyspělých států Evropy tak, jak tomu bylo na počátku 90. let minulého století.

Této problematice by se dalo věnovat mnohem více prostoru, než který poskytuje tato diplomová práce. Proto jsem se v ní pokusil odkrýt alespoň to nejpodstatnější z tohoto společensky velice významného edukačního procesu tak, aby její čtenatel získal elementární přehled o tomto náročném, ale současně i velice zajímavém systému vzdělávání a výchovy.

Rovněž se domnívám, a to na základě obsahu této práce, že edukační proces v autoškolách velmi úzce souvisí se sociální pedagogikou, především pak v kontextu s oblastí sociální, pedagogickou, psychologickou, ale také právní. Nemůžeme však vynechat ani takové oblasti, jako jsou negativní patologické jevy, související se sociologií, dále také oblasti zdravotnictví, ekonomie, ekologie a mnohé další. Je tedy patrné, že společnost a kvalita edukačního procesu v autoškolách se vzájemně ovlivňují, a toto téma se tak stává i **sociálně pedagogickým**.

Nakonec bych rád podotkl, že v úvodu této diplomové práce byly stanoveny teoretické a praktické cíle. Tyto cíle byly splněny, a to jak v části teoretické, která je obsahem prvních pěti kapitol, tak i v části empirické, kdy na základě provedeného výzkumu byla

ověřena pravdivost či nepravdivost stanovených hypotéz a její výsledky jsou obsahem kapitoly šesté.

Na úplný závěr této diplomové práce mi dovoluji, abych popřál všem řidičům mnoho šťastných kilometrů bez nehod, aby každá Vaše cesta našla svůj správný cíl a došlo tak k naplnění úvodního motto

„BEZPEČNĚ NA SILNICÍCH – PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS“.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Zákon č. 2/1993 Sb., Listina základních práv a svobod. Praha: Sbíрка zákonů ČR, 1993.

Zákon č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích. Praha: Sbíрка zákonů ČR, 1997.

Zákon č. 56/ 2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Praha: Sbíрка zákonů ČR, 2001.

Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. Praha: Sbíрка zákonů ČR, 2000.

Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce. Praha: Sbíрка zákonů ČR, 2006.

Zákon č. 297/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Praha: Sbíрка zákonů ČR, 2011.

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Praha: Sbíрка zákonů ČR, 2000.

Zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání. Praha: Sbíрка zákonů ČSFR, 1991.

Zákon č. 561/2004 Sb., školský zákon. Praha: Sbíрка zákonů ČR, 2004.

Zákon NR SR č. 93/2005, o autoškolách a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Bratislava: Zbierka zákonov SR, 2005.

Vyhláška č. 30/2001 Sb., o dopravních značkách a dopravním značení. Praha: Sbíрка zákonů ČR, 2001.

Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 31/2001 Sb., o řidičských průkazech a o registru řidičů. Praha: Sbírka zákonů ČR, 2001.

Vyhláška č. 55/1991 Sb., o výcviku a zdokonalování odborné způsobilosti řidičů silničních motorových vozidel. Praha: Sbírka zákonů ČSFR, 1991.

Vyhláška federálního ministerstva vnitra č. 80/1966 Sb., o pravidlech silničního provozu. Praha: Sbírka zákonů ČSSR, 1966.

Vyhláška federálního ministerstva vnitra č. 99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích. Praha: Sbírka zákonů ČSSR, 1989.

Vyhláška federálního ministerstva vnitra č. 100/1975 Sb., o pravidlech silničního provozu. Praha: Sbírka zákonů ČSSR, 1975.

Vyhláška ministerstva vnitra č. 223/1997 Sb., kterou se mění a doplňuje vyhláška Federálního ministerstva vnitra č. 99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Praha: Sbírka zákonů ČR, 1997.

Vyhláška č. 141/1960 Sb., kterou se vydávají pravidla silničního provozu. Praha: Sbírka zákonů ČSSR, 1960.

Vyhláška č. 156/2008 Sb., o zdokonalování odborné způsobilosti řidičů a o 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. Praha: Sbírka zákonů ČR, 2008.

Vyhláška č. 167/2002 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. Praha: Sbírka zákonů ČR, 2002.

Vládní nařízení č. 54/1953 Sb., o provozu na silnicích. Praha: Sbírka zákonů republiky Československé, 1953.

Směrnice Komise 2012/36/EU, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES o řidičských průkazech. Brusel: Úřední věstník Evropské unie, 2012.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/59/ES, o výchozí kvalifikaci a pravidelném školení řidičů některých silničních vozidel pro nákladní nebo osobní dopravu a změně nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 a směrnice Rady 91/439/EHS a zrušení směrnice Rady 76/914/EHS. Brusel: Úřední věstník Evropské unie, 2003.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES, o řidičských průkazech. Brusel: Úřední věstník Evropské unie, 2006.

BAKOŠOVÁ, Z. *Sociální pedagogika jako životná pomoc*. Bratislava: Public promotion, s.r.o., 2008. 3. rozšířené vydání, 251 s., ISBN 978-80-969944-0-3

BENEŠ, M. *Andragogika*. Praha: Grada Publishing, a.s., 2008. 1. vydání, 136 s., ISBN 978-80-247-2580-2

BUDSKÝ, R. A KOL. *Evropská unie a bezpečnost silničního provozu*. Liberec: Roman Budský, 2011. 2. přepracované vydání, 305 s., ISBN 978-80-254-9949-8

BUDSKÝ, R. A KOL. *Projekt SWING – Dopravně bezpečnostní kampaně*. Liberec: Roman Budský, 2011. 1. vydání, 120 s., ISBN 978-80-254-9947-4

BUDSKÝ, R. A KOL. *Projekt TWIST – Návrh nové koncepce přípravy řidičů*. Liberec: Roman Budský, 2011. 2. vydání, 186 s., ISBN 978-80-254-9943-6

BUDSKÝ, R., A KOL. *Projekt SWING – Lidský faktor a bezpečnost silničního provozu*. Liberec: Roman Budský, 2011. 1. vydání, 160 s., ISBN 978-80-254-9945-0

BUDSKÝ, R. A KOL. *Projekt TANGO – Zkušební organizace řidičů*. Liberec: Roman Budský, 2011. 1. vydání, 151 s., ISBN 978-80-254-9948-1

FAUS, P., OLŠAN, M. *Autoškola pro řidičské oprávnění skupin C,D,E,T*. Brno: Computer press, 2008. 1. vydání, 166 s., ISBN 978-80-251-1715-6

HÁJEK, B., PÁVKOVÁ, J. *Školní družina*. Praha: Portál, 2007. 2. aktualizované vydání, 160 s., ISBN 978-80-7367-268-3

HOKEŠ, V. A KOL. *Učebnice pro autoškoly*. Praha: Naše vojsko, 1989. 5. doplněné vydání, 432 s.

HRABAL, V. ML., MAN., F., PAVELKOVÁ, I. *Psychologické otázky motivace ve škole*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1984. 1. vydání, 256 s.

HUDEČEK, M., ROUBAL, J. *Provoz silničních vozidel*. Plzeň: Západočeská univerzita, 2002. 1. vydání, 135 s., ISBN80-7082-875-7

KUBÁLEK, J., SPURNÝ, K. *Řízení motorových vozidel/traktory*. Praha: Státní zemědělské nakladatelství, 1977. 1. vydání, 304 s.

KULUC, J. *Psychológia pre vodičov a motoristov*. Bratislava: Práca, 1978. 1. vydání, 133 s.

LAKOTA, A. *Význam výchovy v autoškolách pro bezpečnost silničního provozu*. Brno: IMS, 2011. Bakalářská práce. UTB Zlín/IMS Brno, Fakulta humanitních studií, Institut mezioborových studií Brno. Vedoucí bakalářské práce Libuše Mazánková.

MARTINEC, M., KUŠÍK, S. *Teoretická príprava učitel'ov motorových vozidiel*. Bratislava: Alfa, 1988. 1. vydání, 367 s.

NAKONEČNÝ, M. *Sociální psychologie*. Praha: Academia Praha, 2000. 1. vydání - dotisk, 287 s., ISBN 80-200-0690-7

NEŠPOR, K., CSÉMY, L. *Alkohol, drogy a vaše děti*. Praha: BESIP, 1997. 4 rozšířené vydání, 129 s.

PÁVKOVÁ, J., HÁJEK, B., HOFBAUER, B., HRDLIČKOVÁ, V., PAVLÍKOVÁ, A. *Pedagogika volného času*. Praha: Portál, 2002. 3. aktualizované vydání, 231 s., ISBN 80-7178-711-6

PRŮCHA, J. *Moderní pedagogika*. Praha: Portál, 2002. 2. přepracované a aktualizované vydání, 488 s., ISBN 80-7178-631-4

ŘEZNÍČEK, B., KOUSAL, M. *Životné prostredie a doprava*. Bratislava: Alfa, 1986. 1. vydání, 172 s.

SKUTIL, M. A KOL. *Základy pedagogicko – psychologického výzkumu pro studenty učitelství*. Praha: Portál, 2011. 1. vydání, 256 s., ISBN 978-80-7367-778-7

ŠRŮTKOVÁ, H., VOTRUBA, J., POMPL, V. *Dopravní výchova v mimotřídní a mimoškolní činnosti dětí a mládeže*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1978. 1. vydání, 220 s.

VÁGNEROVÁ, M. *Vývojová psychologie*. Praha: Portál, 2000. 1. vydání, 528 s., ISBN 80-7178-308-0

ZORMANOVÁ, L. *Výukové metody v pedagogice*. Praha: Grada Publishing, a.s., 2012. 1. vydání, 160 s., ISBN 978-80-247-4100-0

KADAŇOVÁ, E., SOMROVÁ, R. *Pedagogika I*. Praha: Vysoká škola zemědělská Praha, Katedra pedagogiky, 1991.

MALACH, J. *Úvod do pedagogiky pro DPS*. Ostrava: Ostravská univerzita, pedagogická fakulta, 2005.

PALOVČÍKOVÁ, G. *Sociální psychologie II*. Brno: IMS, 2009

Autoškola. Praha: Vogel, 2008.

CENTRUM SLUŽEB PRO SILNIČNÍ DOPRAVU. *Dopravní psychologie*. Pardubice: CSPSD, 2008.

CENTRUM SLUŽEB PRO SILNIČNÍ DOPRAVU. *Teorie řízení a zásady bezpečné jízdy*. Pardubice: CSPSD, 2008.

CENTRUM SLUŽEB PRO SILNIČNÍ DOPRAVU. *Zpráva BESIP 2012*. Praha: MD ČR, 2013.

MINISTERSTVO DOPRAVY. *Bezpečí dítěte v dopravě*. Praha: MD ČR, 2008.

MINISTERSTVO DOPRAVY. *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2012*. Praha: MD ČR, 2011.

MINISTERSTVO DOPRAVY. *Senioři v silniční dopravě*. Praha: MD ČR, 2009.

CENTRUM SLUŽEB PRO SILNIČNÍ DOPRAVU. *NEWSLETTER krajských koordinátorů BESIP*. Praha: 2010.

KOPECKÝ, Z., HOŘÍN, J., PAVLÍČEK, K. *Příloha časopisu POLICISTA – 1/2009*. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, 2003.

MINISTERSTVO ŠKOLSTVÍ, MLÁDEŽE A TĚLOVÝCHOVY. *Rámcový vzdělávací program pro obor vzdělání 23-45-M/01 Dopravní prostředky*. Praha: MŠMT, 2007.

SVÁTEK, Z. *Příloha Metodického zpravodaje autoškol – BESIP – 2003*. Praha: Autoklub České republiky, 2003.

Informace z webových stránek:

www.ibesip.cz

www.radio.cz/cz/rubrika/ceskenej/sto-let-autoskoly-mapuje-vystava-v-pardubicich

<http://www.mdcr.cz/cs/default.htm>

<http://cs.wikipedia.org/wiki/Doprava>

http://cs.wikipedia.org/wiki/Protektor%C3%A1t_%C4%8Cechy_a_Morava

http://cs.wikipedia.org/wiki/Pravidla_silni%C4%8Dn%C3%ADho_provozu

http://newikis.com/cs/Pravidla_silni%C4%8Dn%C3%ADho_provozu.html

<http://www.vcm.cz/program/displays/autoskola.html>

<http://auto.aktualne.centrum.cz/clanek.phtml?id=682738>

http://hradecky.denik.cz/zpravy_region/pardubicka-autoskola-slavi-uz-sto-let-patril-1ce8.html

http://www.az-encyklopedie.info/p/22234_Pot%C5%99eba/

<http://cs.wikipedia.org/wiki/ABS>

<http://cs.wikipedia.org/wiki/ASR>

http://cs.wikipedia.org/wiki/Elektronick%C3%BD_stabiliza%C4%8Dn%C3%AD_program

<http://www.doipo.cz/aktuality/dopravni-nehodovost-za-rok-2012/>

<http://cs.wikipedia.org/wiki/Motivace>

http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/rodic/Bezpeci_ditete_v_doprave.pdf

<http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova>

<http://www.prurezovatemata.cz/>

<http://cs.wikipedia.org/wiki/Holismus>

<http://cs.wikipedia.org/wiki/BESIP>

<http://www.ibesip.cz/cz/besip/strategicke-dokumenty/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>

http://www.soubce.cz/storage/svp_automechanik.pdf

<http://www.mdcz.cz/>

<http://www.policie.cz/>

<http://www.uamk-cr.cz/>

<http://www.cspsd.cz/>

<http://www.cdv.cz/>

<http://www.asociaceautoskol.cz/>

http://cs.wikipedia.org/wiki/Osoba_samostatn%C4%9B_v%C3%BDd%C4%9Ble%C4%8Dn%C4%9B_%C4%8Dinn%C3%A1

<http://www.mvcr.cz/soubor/01-priloha-pdf.aspx>

http://cs.wikipedia.org/wiki/Laurin_a_Klement

<http://slovniky.lingea.cz/Home.aspx?set=gecz&w=Chauffeur>

<http://cs.wikipedia.org/wiki/Svazarm>

<http://www.bozpprofi.cz>

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

BESIP – Bezpečnost silničního provozu

PPZŘ – Průkaz profesní způsobilosti řidiče

RVP – Rámcový vzdělávací program

ŘMV – Řízení motorových vozidel

ŘO – Řidičské oprávnění

Svazarm – Svaz pro spolupráci s armádou

ŠVP – Školní vzdělávací program

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Organizační struktura nové zkušební organizace	120
---	-----

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Nejčastější příčiny dopravních nehod	47
Tabulka 2: Věk řidičů a dopravní nehodovost	50
Tabulka 3: Plánované změny v přípravě nových řidičů motorových vozidel.....	103
Tabulka 4: Předpokládané změny v provádění závěrečných zkoušek žadatelů o ŘO.....	123
Tabulka 5: Četnost odpovědí respondentů na otázku č. 1	140
Tabulka 6: Četnost odpovědí respondentů na otázku č. 2	141
Tabulka 7: Četnost odpovědí respondentů na otázku č. 3	143
Tabulka 8: Četnost odpovědí respondentů na otázku č. 4	145
Tabulka 9: Četnost odpovědí respondentů na otázku č. 5	147
Tabulka 10: Četnost odpovědí respondentů na otázku č. 6	149
Tabulka 11: Četnost odpovědí respondentů na otázku č. 7	151
Tabulka 12: Četnost odpovědí respondentů na otázku č. 8	153
Tabulka 13: Četnost odpovědí respondentů na otázku č. 9	155
Tabulka 14: Četnost odpovědí respondentů na otázku č. 10.....	157
Tabulka 15: Četnost odpovědí respondentů na otázku č. 11.....	159
Tabulka 16: Četnost odpovědí respondentů na otázku č. 12.....	161
Tabulka 17: Četnost odpovědí respondentů na otázku č. 13.....	163
Tabulka 18: Četnost odpovědí respondentů na otázku č. 14.....	165
Tabulka 19: Četnost odpovědí respondentů na otázku č. 15.....	166
Tabulka 20: Četnost odpovědí respondentů na otázku č. 16.....	168
Tabulka 21: Četnost odpovědí respondentů na otázku č. 17.....	170
Tabulka 22: Četnost odpovědí respondentů na otázku č. 18.....	172
Tabulka 23: Četnost odpovědí respondentů na otázku č. 19.....	174
Tabulka 24: Dílčí výsledky výzkumu – otázka č. 4 – muži 2010	177
Tabulka 25: Dílčí výsledky výzkumu – otázka č. 4 – ženy 2010.....	177
Tabulka 26: Dílčí výsledky výzkumu – otázka č. 4 – muži 2012	178
Tabulka 27: Dílčí výsledky výzkumu – otázka č. 4 – ženy 2012.....	178
Tabulka 28: Dílčí výsledky výzkumu – otázky č. 5 až 12 – rok 2010	179
Tabulka 29: Dílčí výsledky výzkumu – otázky č. 5 až 12 – rok 2012	180
Tabulka 30: Dílčí výsledky výzkumu – věková kategorie do 21 let – rok 2010.....	181

Tabulka 31: Dílčí výsledky výzkumu – věková kategorie

21 a více roků – rok 2010181

Tabulka 32: Dílčí výsledky výzkumu – věková kategorie do 21 let – rok 2012.....182

Tabulka 33: Dílčí výsledky výzkumu – věková kategorie

21 a více roků – rok 2012182

Tabulka 34: Tabulka vztahující se k H1183

Tabulka 35: Tabulka vztahující se k H2184

Tabulka 36: Tabulka vztahující se k H3185

SEZNAM GRAFŮ

Graf č. 1: Nejčastější příčiny dopravních nehod v roce 2012.....	49
Graf č. 1a): Odpovědi respondentů na otázku č. 1.....	140
Graf č. 2a): Odpovědi respondentů na otázku č. 2 – data roku 2010.....	141
Graf č. 2b): Odpovědi respondentů na otázku č. 2 – data roku 2012.....	142
Graf č. 3a) : Odpovědi respondentů na otázku č. 3 – data roku 2010.....	143
Graf č. 3b) : Odpovědi respondentů na otázku č. 3 – data roku 2012.....	144
Graf č. 4a) : Odpovědi respondentů na otázku č. 4 – data roku 2010.....	145
Graf č. 4b) : Odpovědi respondentů na otázku č. 4 – data roku 2012.....	146
Graf č. 5a) : Odpovědi respondentů na otázku č. 5 – data roku 2010.....	147
Graf č. 5b) : Odpovědi respondentů na otázku č. 5 – data roku 2012.....	148
Graf č. 6a) : Odpovědi respondentů na otázku č. 6 – data roku 2010.....	149
Graf č. 6b) : Odpovědi respondentů na otázku č. 6 – data roku 2012.....	150
Graf č. 7a) : Odpovědi respondentů na otázku č. 7 – data roku 2010.....	151
Graf č. 7b) : Odpovědi respondentů na otázku č. 7 – data roku 2012.....	152
Graf č. 8a) : Odpovědi respondentů na otázku č. 8 – data roku 2010.....	153
Graf č. 8b) : Odpovědi respondentů na otázku č. 8 – data roku 2012.....	154
Graf č. 9a) : Odpovědi respondentů na otázku č. 9 – data roku 2010.....	155
Graf č. 9b) : Odpovědi respondentů na otázku č. 9 – data roku 2012.....	156
Graf č. 10a) : Odpovědi respondentů na otázku č. 10 – data roku 2010.....	158
Graf č. 10b) : Odpovědi respondentů na otázku č. 10 – data roku 2012.....	158
Graf č. 11a) : Odpovědi respondentů na otázku č. 11 – data roku 2010.....	159
Graf č. 11b) : Odpovědi respondentů na otázku č. 11 – data roku 2012.....	160
Graf č. 12a) : Odpovědi respondentů na otázku č. 12 – data roku 2010.....	161
Graf č. 12b) : Odpovědi respondentů na otázku č. 12 – data roku 2012.....	162
Graf č. 13a) : Odpovědi respondentů na otázku č. 13 – data roku 2010.....	163
Graf č. 13b) : Odpovědi respondentů na otázku č. 13 – data roku 2012.....	164
Graf č. 14a) : Odpovědi respondentů na otázku č. 14 – data roku 2010.....	165
Graf č. 14b) : Odpovědi respondentů na otázku č. 14 – data roku 2012.....	165
Graf č. 15a) : Odpovědi respondentů na otázku č. 15 – data roku 2010.....	167
Graf č. 15b) : Odpovědi respondentů na otázku č. 15 – data roku 2012.....	167
Graf č. 16a) : Odpovědi respondentů na otázku č. 16 – data roku 2010.....	169
Graf č. 16b) : Odpovědi respondentů na otázku č. 16 – data roku 2012.....	169

Graf č. 17a) : Odpovědi respondentů na otázku č. 17 – data roku 2010	171
Graf č. 17b) : Odpovědi respondentů na otázku č. 17 – data roku 2012	171
Graf č. 18a) : Odpovědi respondentů na otázku č. 18 – data roku 2010	173
Graf č. 18b) : Odpovědi respondentů na otázku č. 18 – data roku 2012	173
Graf č. 19a) : Odpovědi respondentů na otázku č. 19 – data roku 2010	175
Graf č. 19b) : Odpovědi respondentů na otázku č. 19 – data roku 2012	175

SEZNAM PŘÍLOH

- P I.** Autodílna Václava Chromáka z Pardubic; Druhé ovládnání motocyklu
- P II.** Grafický příklad počítání lhůt pro pravidelné školení držitele PPZŘ
- P III.** Výzkumný dotazník
- P IV.** Registrační listina
- P V.** Obsah výuky a výcviku – základní výuka a výcvik
- P VI.** Obsah výuky a výcviku – rozšiřující výuka výcvik I.
- P VII.** Obsah výuky a výcviku – rozšiřující výuka výcvik II.
- P VIII.** Didaktická pomůcka pro výuku dopravní výchovy – děti
- P IX.** Didaktická pomůcka pro výuku dopravní výchovy – dospělí

PŘÍLOHA P I: Autodílna Václava Chromáka z Pardubic



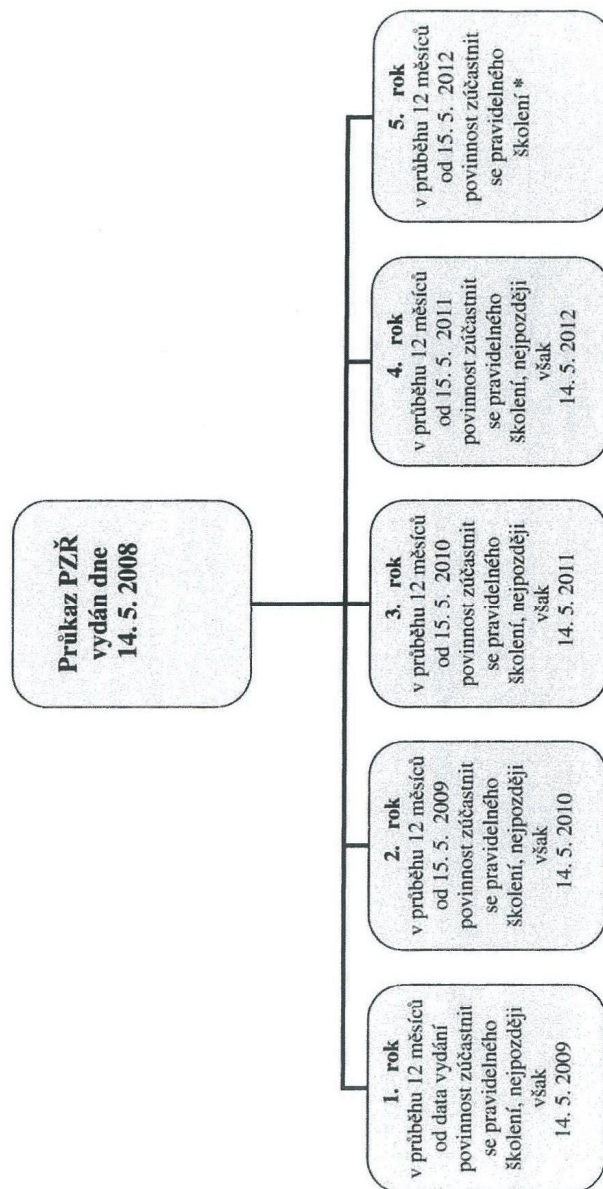
Druhé ovládání motocyklu



Zdroj: <http://www.vcm.cz/program/displays/autoskola.html>

PŘÍLOHA P II: Grafický příklad počítání lhůt pro pravidelné školení držitele PPZŘ

Grafický příklad počítání lhůt pro pravidelná školení držitele PPZŘ**



* V pátém roce musí držitel průkazu profesní způsobilosti řidiče splnit povinnost podrobit se pravidelnému školení v průběhu roku tak, aby v době podání žádosti o vydání nového průkazu profesní způsobilosti před ukončením platnosti dosavadního PPZŘ byla tato povinnost splněna.

** Průkaz profesní způsobilosti řidiče

- a) velmi spokojen/a b) spokojen/a c) spíše spokojen/a
d) spíše nespokojen/a e) nespokojen

Otázka č. 6

Jak jste byl/a spokojen/a s přípravou v autoškole, která se týkala předmětu „Teorie a zásady bezpečné jízdy“?

- a) velmi spokojen/a b) spokojen/a c) spíše spokojen/a
d) spíše nespokojen/a e) nespokojen

Otázka č. 7

Jak jste byl/a spokojen/a s přípravou v autoškole, která se týkala předmětu „Ovládnutí a údržba vozidla“?

- a) velmi spokojen/a b) spokojen/a c) spíše spokojen/a
d) spíše nespokojen/a e) nespokojen

Otázka č. 8

Jak jste byl/a spokojen/a s přípravou v autoškole, která se týkala předmětu „Zdravotní příprava“?

- a) velmi spokojen/a b) spokojen/a c) spíše spokojen/a
d) spíše nespokojen/a e) nespokojen

Otázka č. 9

Jak jste byl/a spokojen/a s přípravou v autoškole, která se týkala předmětu „Výcvik v řízení motorového vozidla“?

- a) velmi spokojen/a b) spokojen/a c) spíše spokojen/a
d) spíše nespokojen/a e) nespokojen

Otázka č. 10

Jak jste byl/a spokojen/a s přípravou v autoškole, která se týkala předmětu „Praktická údržba vozidla“?

- a) velmi spokojen/a b) spokojen/a c) spíše spokojen/a
d) spíše nespokojen/a e) nespokojen

Otázka č. 11

Byl/a jste spokojen/a s technickým zázemím a vybavením autoškoly?

- a) velmi spokojen/a b) spokojen/a c) spíše spokojen/a
d) spíše nespokojen/a e) nespokojen

Otázka č. 12

Byl/a jste spokojen/a s personálem autoškoly po jejich odborné stránce?

- a) velmi spokojen/a b) spokojen/a c) spíše spokojen/a
d) spíše nespokojen/a e) nespokojen

Otázka č. 13

Myslíte si, že rozsah vyučovacích hodin teoretické přípravy v autoškole je dostatečný (týká se předmětů výuky: Pravidla silničního provozu, Teorie a zásady bezpečné jízdy, Ovládání a údržba vozidla, Zdravotní příprava)?

- a) Ano b) Ne

Otázka č. 14

Jestliže jste na předchozí otázku odpověděl/a NE, u kterých předmětů byste měl/a zájem o navýšení počtu vyučovacích hodin? (můžete označit i více odpovědí)

- a) Pravidla silničního provozu
- b) Teorie a zásady bezpečné jízdy
- c) Ovládání a údržba vozidla
- d) Zdravotnická příprava

Otázka č. 15

Myslíte si, že rozsah vyučovacích hodin praktické přípravy v autoškole je dostatečný (Výcvik v řízení motorového vozidla, Praktická údržba vozidla, Zdravotní příprava)?

- a) Ano
- b) Ne

Otázka č. 16

Jestliže jste na předchozí otázku odpověděl/a NE, u kterých předmětů byste měl/a zájem o navýšení počtu vyučovacích hodin? (můžete označit i více odpovědí)

- a) výcvik v řízení motorového vozidla
- b) Praktická údržba vozidla
- c) praktický výcvik zdravotní přípravy

Otázka č. 17

Domníváte se, s ohledem na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, že jste po absolvování přípravy k získání řidičského oprávnění v autoškole připraven/a zvládnout řídit motorové vozidlo a řešit dopravní situace i za ztížených povětrnostních podmínek, jako je mlha, hustý déšť, sněžení apod.?

- a) ano
- b) spíše ano
- c) nevím
- d) spíše ne
- e) určitě ne

Otázka č. 18

Uvítal/a byste v rámci přípravy pro získání řidičského oprávnění, aby byl určitý prostor teoretické přípravy v autoškole věnován otázkám BESIPu? (Aktuální informace týkající se uvedení statistik dopravní nehodovosti, kde je možnost vyzkoušet různé druhy simulátorů jako např. přetočení vozidla na střechnu a vyproštění se z něj, čelního nárazu v malé rychlosti, kluzné fólie – simulace náledí, deště apod., pořádání dopravně bezpečnostních akcí atp.)

- a) ano b) spíše ano c) nevím d) spíše ne e) určitě ne

Otázka č. 19

Myslíte si, že jste po absolvování kursu k získání řidičského oprávnění v autoškole dostatečně připraven/a na závěrečnou zkoušku?

- a) ano b) spíše ano c) nevím d) spíše ne e) určitě ne

PŘÍLOHA P IV: Registrační listina

	<h1>REGISTRACE</h1> <h2>K PROVOZOVÁNÍ AUTOŠKOLY</h2> <p>vydaná úřadem obce s rozšířenou působností</p> <p>.....</p>
Provozovatel autoškoly	
a)* Právnícká osoba:	
Obchodní firma (včetně právní formy):	
Identifikační číslo:	
Jméno a příjmení statutárního orgánu:	
Adresa sídla provozovny:	
b)* Fyzická osoba:	
Obchodní firma:	
Jméno a příjmení:	
Datum narození:	
Adresa trvalého pobytu:	
Adresa sídla provozovny:	
Označení výukových a učebních prostor:	
Lhůta pro zahájení provozování autoškoly:	
Registrace k provozování autoškoly byla vydána provozovateli autoškoly jako trvalý souhlas k poskytování výuky a výcviku k získání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel pro skupiny a podskupiny řídičského oprávnění v rozsahu	
.....	
a byla vzata do evidence	
dne 20	
pod č. j.	
ze dne 20	
 podpis
* nehodící se škrtněte	

Zdroj: foto autora

PŘÍLOHA P V: Obsah výuky a výcviku – základní výuka a výcvik

Příloha č. 3 k zákonu č. 247/2000 Sb.

ZÁKLADNÍ VÝUKA A VÝCVIK Počet hodin v předmětech výuky

Tabulka 1

Skupina Řidičského Oprávnění	Předměty výuky				OP	Celkem
	PPV	OÚV	TZBJ	ZP		
AM	14	1	6	2	3	26
A1	14	1	6	2	3	26
A	14	1	6	2	3	26
B1	16	2	8	2	4	32
B	18	2	10	2	4	36
T	18	18	10	2	4	52

Vysvětlivky

PPV	Výuka předpisů o provozu vozidel
OÚV	Výuka o ovládní a údržbě vozidla
TZBJ	Výuka teorie a zásad bezpečné jízdy
ZP	Výuka zdravotnické přípravy
OP	Opakování a přezkoušení

ZÁKLADNÍ VÝUKA A VÝCVIK Počet hodin v předmětech výcviku

Tabulka 2

Skupina řidičského oprávnění	PV-ŘV				PV-ÚV	PV-ZP	Celkem
	I. etapa		II. etapa	III. etapa			
	AC	MP	SP	SP			
AM	1	1	2	3	1	4	12
A1	1	2	4	5	1	4	17
A	1	2	5	5	1	4	18
B1	2	5	10	6	2	4	29
B	2	5	12	9	2	4	34
T	2	4	8	7	10	4	35

Vysvětlivky

PV-ŘV	praktický výcvik v řízení vozidla
AT	autotrenažér
AC	autocvičiště
MP	minimální provoz
SP	střední provoz
SP(AC)	(AC) viz § 28 - 1 vyučovací hodina nácvik v rizikových situacích
PV-ÚV	praktický výcvik údržby vozidla
PV-ZP	praktický výcvik zdravotnické přípravy

PŘÍLOHA P VI: Obsah výuky a výcviku – rozšiřující výuka výcvik I.

ROZŠIŘUJÍCÍ VÝCVIK

Počet hodin v předmětech výuky

Tabulka 3

Skupina řidičského oprávnění	Předměty výuky				OP	Celkem
	PPV	OUV	TZBJ	ZP		
R A1 / A	6	1	4	2	3	16
R A1 / B1	8	2	5	2	3	20
R A1 / B	12	2	5	2	3	24
R A1 / T	12	16	8	2	4	42
R A / B1	10	2	5	2	3	22
R A / B	12	2	5	2	3	24
R A / T	12	16	8	2	4	42
R B1 / AM	6	1	3	2	4	16
R B1 / A1						
R B1 / A						
R B1 / B	8	2	5	2	3	20
R B1 / T	10	15	8	2	5	40
R B / AM	8	2	3	2	3	18
R B / A1						
R B / A						
R B / T	10	15	8	2	5	40
R B / C1	10	15	10	2	5	42
R B / C						
R B / D1						
R B / D						
R C1 / AM	6	2	3	2	3	16
R C1 / A1						
R C1 / A						
R C1 / T	8	12	6	2	4	32
R C1 / C						
R C1 / D1						
R C1 / D						
R C / AM	6	2	3	2	3	16
R C / A1						
R C / A						
R C / T	10	16	6	2	4	38
R C / D1						
R C / D						
R B / E	2	1	6	2	3	14
R D1 / E						
R D / E						
R C1 / E						
R C / E						

Vysvětlivky

R B / C Rozšíření řidičského oprávnění skupiny B o další skupinu řidičského oprávnění skupiny C.

Ostatní vysvětlivky zkratk jsou uvedeny u tabulky č. 1

PŘÍLOHA P VII: Obsah výuky a výcviku – rozšiřující výuka výcvik II.

ROZŠIŘUJÍCÍ VÝCVIK Počet hodin v předmětech výcviku

Tabulka 4

Skupina řidičského oprávnění	PV- RV					PV- ÚV	PV-ZP	Celkem
	I. etapa			II. etapa	III. etapa			
	celk.jízd.	AC	MP	SP	SP(AC)			
RA1 / A	7	0	2	2	3	1	2	10
RA1 / B1	23	2	5	10	6	2	2	27
RA1 / B	28	2	5	12	9	2	2	32
RA1 / T	21	2	4	8	7	5	2	28
RA / B1	23	2	5	10	6	2	2	27
RA / B	28	2	5	12	9	2	2	32
RA / T	21	2	4	8	7	5	2	28
RB1 / AM	7	1	2	2	2	1	2	10
RB1 / A1	12	1	2	4	5	1	2	15
RB1 / A	13	1	2	5	5	1	2	16
RB1 / B	16	0	4	6	6	2	2	20
RB1 / T	19	0	6	6	7	5	2	26
RB / AM	7	1	2	2	2	1	2	10
RB / A1	12	1	2	4	5	1	2	15
RB / A	13	1	2	5	5	1	2	16
RB / T	17	0	4	6	7	5	2	24
RB / C1	33	0	6	16	11	8	4	45
RB / C	33	0	6	16	11	8	4	45
RB / D1	34	0	8	14	12	6	4	44
RD1 / D	24	0	4	10	10	8	4	36
RC1 / AM	7	1	2	2	2	1	2	10
RC1 / A1	12	1	2	4	5	1	2	15
RC1 / A	13	1	2	5	5	1	2	16
RC1 / T	15	0	3	6	6	2	2	19
RC1 / C	16	0	3	7	6	2	2	20
RC1 / D1	24	0	6	8	10	2	4	30
RC1 / D	33	0	6	15	12	4	4	41
RC / AM	7	1	2	2	2	1	2	10
RC / A1	12	1	2	4	5	1	2	15
RC / A	13	1	2	5	5	1	2	16
RC / T	12	0	4	4	4	2	2	20
RC / D1	20	0	6	6	8	2	4	26
RC / D	25	0	5	10	10	4	4	33
RnB / E								
RD1 / E								
RD / E		0	2	2	4	2	2	12
RC1 / E								
RC / E								

Počty hodin v tabulkách uvedené pro skupinu „A1“ platí i pro skupinu „A2“.

PŘÍLOHA P VIII: Didaktická pomůcka pro výuku dopravní výchovy – děti



Zdroj: BESIP

ŘÍZENÁ STŘELA

Film určený začínajícím řidičům a všem dalším,
kteří se považují za bezchybné řidiče.

AGRESIVNÍ JÍZDA


RYCHLOST JÍZDY

ZÁDRŽNÉ SYSTÉMY

ALKOHOL



*Pokud si myslíte, že už vás na silnici nemůže nic překvapit,
že dokážete zvládnout každou situaci, že jste skvělý řidič...
...pak jste na nejlepší cestě skončit na hřbitově s těmi,
kteří si to samé mysleli před vámi...*



... pro život na silnici
MINISTERSTVO DOPRAVY
www.iBESIP.cz