

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH
STUDIÍ, O. P. S., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**Bezpečnost silničního provozu a její celospolečenské
konsekvence**

Autor práce: Jaroslav Tollinger

Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě

Forma studia: kombinované

Vedoucí práce: Mgr. et Bc. Josef Kříha

2011

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v této práci.

Souhlasím, aby práce byla uložena v knihovně Vysoké školy evropských a regionálních studií v Českých Budějovicích a zpřístupněna v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění.

Děkuji vedoucímu bakalářské práce Mgr. et Bc. Josefu Kříhovi za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce a panu Dr. Jiřímu Kotalíkovi za podporu a poskytnutí materiálů pro zpracování bakalářské práce.

ABSTRAKT

Tollinger, J. *Bezpečnost silničního provozu a její celospolečenské konsekvence: bakalářská práce*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, o. p. s., 2011. 58 s. Vedoucí bakalářské práce : Mgr. et Bc. Josef Kříha

Klíčová slova: bezpečnost, silniční provoz, bodový systém, autoškola, akreditované školicí středisko, příprava, připravenost, stupeň, místo a úloha, opatření, závěry, východiska, zákon, předpis, vyhláška, posluchač, profesionální řidič

Práce řeší požadavky na místo a úlohu autoškoly v přípravě budoucích řidičů amatérů a dále pak místo a úlohu akreditovaného školicího střediska v systému průběžného zdokonalování přípravy a vlastního stupně připravenosti řidičů profesionálů zvláště. Tyto momenty jsou řešeny v procesu legislativních změn a požadavků stanovených Evropskou unií pro tuto oblast, oblast přípravy kádrů s důrazem na otázky bezpečnosti silničního provozu ve světle a pod úhlem pohledu nařízení (ES) 561/2006, nařízení (EHS) 3821/85 a zákona č. 247/2000 Sb. novelizovaného zákonem č. 374/2007 Sb. a prováděcích vyhlášek. Tento komplexní přístup je charakterizován a odráží se v bodovém systému ČR konfrontovaném s bodovým systémem SRN jako jedním z nejstarších a nejpropracovanějších světových systémů hodnocení přestupků řidičů v silničním provozu obecně.

ABSTRACT

Tollinger, J. *Road traffic safety and its social consequences* .: Bachelor thesis. České Budějovice: The College of European and Regional Studies, o. p. s., 2011. 58 p. Supervisor : Mgr. et Bc. Josef Kříha

Key words: safety, road traffic, points system, driving school, accredited training centre, preparation, state of preparation, level, place and role, measures, conclusions, solutions, law, instruction, regulation, trainee, professional driver

The degree work deals with the requirements for the place and the role of a driving school in the preparation of future amateur drivers and then the place and role of an accredited training centre in the system of continuous preparation improvement and the preparation level of professional drivers especially. These moments are dealt in the process of legislative changes and requirements stated by the European Union for this area of personnel preparation with the emphasize on road traffic safety matters in the light of the regulations (ES) 561/2006, (EHS) 3821/85 and the law of Code No 247/2000 amended by the law of Code No 374/2007 and their implementation regulations. This complex attitude is defined and reflected in the points system of the Czech Republic compared with the points system of Germany as one of the oldest and elaborated world systems of driving offence evaluation in general.

OBSAH

ÚVOD	7
1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE.....	8
2 ZÁKLADNÍ POJMOVÝ APARÁT Z HLEDISKA OBSAHU, MÍSTA A ÚLOHY V ŘEŠENÍ ZÁKONNÉ KATEGORIE „BEZPEČNOST“	14
2.1 Bezpečnost jako ústřední kategorie	14
2.2 Vymezení bezpečnosti.....	14
3 BEZPEČNOST SILNIČNÍHO PROVOZU A JEJÍ DŮSLEDKY	17
4 BODOVÝ SYSTÉM.....	26
4.1 Komparace Českého bodového systému s bodovým systémem Německé spolkové republiky	31
5 MÍSTO A ÚLOHA AUTOŠKOLY JAKO ZÁKLAD VÝCHOVY A VÝCVIKU ŘIDIČŮ V PODMÍNKÁCH SOUČASNĚ PLATNÝCH BEZPEČNOSTNĚ PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ	33
6 AKREDITOVANÉ ŠKOLÍCÍ STŘEDISKO JAKO VYŠŠÍ STUPEŇ VZDĚLÁVÁNÍ ŘIDIČŮ NÁKLADNÍCH AUTOMOBILŮ A AUTOBUSŮ.....	44
6.1 Legislativní úprava – exkurs k aplikaci § 48 zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel – Pravidelné školení.....	49
6.1.1 Výsledky a závěry sociologického výzkumu periodicky školených profesionálních řidičů dle zákona č. 247/2000 Sb. novelizovaného zákonem č. 374/2007 Sb. účinného od 1. 4. 2008 v akreditovaném školicím středisku firmy TOLLINGER s. r. o.	50
6.2 Legislativní úprava – exkurs k aplikaci § 47 zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel – Vstupní školení	51
ZÁVĚR.....	53
Návrhy na legislativní opatření v dané oblasti (de lege ferenda)	54
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	55
SEZNAM ZKRATEK.....	58
SEZNAM TABULEK A GRAFŮ	59
PŘÍLOHY	60

ÚVOD

Po sedmi letech členství ČR v EU a na základě vývojových tendencí mezinárodní a vnitrostátní dopravy v ČR po roce 1989 přistoupila vláda ČR k představení návrhu dopravní koncepce do roku 2025. Je pravdou, že tento návrh řeší především rozvoj vybrané dopravní infrastruktury, kdy mimo zůstaly silnice II. a III. třídy. Jedná se i o zrušení některých lokálních železničních tratí. Oproti těmto skutečnostem v rámci efektivnosti dopravních staveb stojí modernizace vodních cest a některých úseků dálnic. Návrh přitom vychází z metody multikriteriální analýzy efektivnosti dopravních staveb, i když mnohdy ne za podmínky objektivního posouzení a zhodnocení potřeb, nákladů, vznikajících škod na veřejném zdraví, ale i životním prostředí a urbanismu. Jde i o absenci některých důležitých železničních spojek, prodloužení dopravních terminálů či trianglů, nebo silničních obchvatů obcí a měst. Je pravdou, že koncepce je řešena v „podmínkách krize“ a dochází k redukci rozpočtu staveb dopravní infrastruktury asi o třetinu. Jedná se i o návrhu stavět vybrané dálnice metodou soukromého financování, převedení 9 miliard korun z dotací EU ve prospěch výstavby dálnic. Patrná je i snaha návrhu vytvoření rovných ekonomických podmínek podnikání, tzv. harmonizaci mezi základními druhy dopravy. Navrhuje se mimo jiné i dvojí zvýšení elektronického výkonného zpoplatnění užívání dálnic o 2 x 25 %, a to k 1. 1. 2011 a k 1. 1. 2012 apod.

1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Evropská dopravní politika stanovila mimo jiné neobyčejně vysoké požadavky v oblasti dopravní bezpečnosti. Zdůrazňuje, že dopravní politiku je třeba orientovat na její uživatele. Na prvním místě je obava vyplývající z nedostatečné bezpečnosti v silničním provozu. Tento nedostatek je obecně pocíťován a specifikován jako stálé ohrožení. V České republice je kladen důraz (a je třeba jej klást) na dodržování předpisů bezpečnosti a ochrany zdraví pracovníků, v silniční dopravě pak obzvlášť. Tyto skutečnosti umocňuje vstup a členství ČR v EU. K tomu je třeba rozvíjet preventivní programy zdůrazňující vzdělávání a přípravu v této oblasti. Lze očekávat v EU přísnější opatření realizovaná v oblasti silničního provozu, požadavky na zlepšení kvality komunikací a silnic, kvalitnější školení řidičů, systematické a koncepční používání předpisů v silničním provozu, přezkušování bezpečnosti vozidel apod. Dne 20. 7. 2010 Evropská komise přijala plán snížení dopravních nehod v EU do roku 2020, a to o polovinu. Tato skutečnost je hlavním cílem tohoto plánu s tím, že v roce 2009 zemřelo na silnicích v rámci EU více než 35 000 lidí. V návaznosti na stanovený cíl je zde snaha zredukovat množství obětí o polovinu v příštích deseti letech, kdy tomuto cíli jsou podřízeny dílčí cíle – jde např. o posílení vývoje bezpečnějších vozů, zlepšení bezpečnostních opatření pro nákladní i osobní automobily, posílení výcviku a výchovy nových řidičů či akcent na výchovu řidičů motocyklů. Dále EK odhaduje, že hospodářské náklady ve vztahu k nehodám pro společenství dosahují každým rokem kolem 130 miliard Euro.¹

I když rozhodnutí o vhodných opatřeních s cílem dosáhnout výrazného poklesu počtu nehod a usmrcených při dopravní nehodě spadá zejména do kompetence národních a oblastních úřadů, musí se zde svým přínosem zapojit i EU nejen výměnou osvědčených metod, ale i opatřeními, jako např. jejich harmonizací a zavádění nových technologií pro oblast bezpečnosti silničního provozu.

Česká republika se vedle Rakouska, Lucemburska a Belgie stala dalším z evropských států, které zavedly bodové hodnocení přestupků řidičů v silničním provozu. V Evropě je tento systém používán dlouhodobě, jako např. ve Francii, Německu, Velké Británii, ale i v Polsku, Maďarsku, Slovinsku nebo Irsku. Podobné systémy úspěšně fungují v Kanadě, Austrálii, USA i na Novém Zélandu. Znamená to dále, že nejde o evropský mladý vynález. Není obecně známo, do jaké míry byly v ČR

¹ Na silnicích Evropy umírá denně sto lidí. *Haló noviny*. 21.7.2010, 146, s. 14.

při přípravě a zavedení výše uvedeného systému použity a zobecněny zkušenosti s fungováním tohoto systému v sousedním Německu. Německý systém pochází z konce 70. let 20. století a je považován za nejpropracovanější.²

Obecně platí staré pravidlo dopravních psychologů: „Jak člověk žije, tak i jezdí, jak se člověk chová v normálním, každodenním životě, tak se chová i na silnici.“ Vlastní život se tímto promítá i do silničního provozu, což je zobecnitelná zkušenost a závěr.³

Dále jsem si vědom toho, že cca 10 % mladistvých trpí duševními poruchami a depresemi, k nimž navíc přistupuje „tíže“. Kvalifikované odhady uvádějí 3–5 % obyvatel trpících depresí. Přibývá závislostí na alkoholu a také na nealkoholových návykových látkách. Se stárnutím roste počet demencí a dochází k poklesu intelektových schopností.

Dále pak nejsou nepodstatné i níže uvedené negativní momenty, a to v řádu několika procent:

- neurotické poruchy spojené s úzkostí;
- poruchy spánku;
- poruchy příjmu potravy;
- poruchy osobnosti.

Mentální retardace je též na úrovni 5 %, porucha zejména soustředění a pozornosti je kolem 10 %. V adolescenci a mladé dospělosti je reálná příležitost onemocnět schizofrenií, depresí nebo mánií.

Zjistit, kolik je v populaci nemocných, je velmi obtížné, protože významná část nemocnosti zůstává pro statistiku skryta. Proto jediná možnost, jak zjistit celkovou nemocnost, je odborně vyšetřovat „reprezentativní vzorek populace“, což je organizačně obtížné a mnohdy i složité.⁴

Proti těmto tendencím stojí a narůstá nejen výroba, ale i počet provozovaných automobilů celosvětově. Celosvětová výroba osobních a lehkých nákladních automobilů v roce 2011 stoupne zhruba o 5 % a dosáhne úrovně 75,2 milionu vozů. Vyplývá to z prognózy, kterou zveřejnila výzkumná společnost CSM Worldwide. V Evropě by produkce měla stoupnout o necelá 2 % na zhruba 19 milionů vozů. V Japonsku a Jižní Koreji očekává CSM nárůst téměř o 3 % na 13,2 milionu vozů, v severní Americe

² *Informace o stavu bodového systému v České republice : Bodování řidiči* [online]. Praha : Ministerstvo dopravy ČR, 2010 . Dostupné z WWW: <<http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/C2FC4E98-B761-4CB0-ABB6-6EA811AFC23C/0/1012BR.pdf>>.

³ HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče : Zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. 1. Praha : Portál, s. r. o., 2005. s. 223. ISBN 80-7178-542-3.

⁴ Stát selhává, nechrání slabé a oslabené. *Haló noviny*. 10.1.2011, 7, s. 3.

o více než 8 % na 12,9 milionu a v Číně o 10 % na 16,3 milionu. Celosvětová výroba aut by měla pokračovat v růstu i v dalších letech. Napřesrok počítá CSM se zvýšením o 7 % na 80,9 milionu vozů. V roce 2017 by se měla výroba vyšplhat až na 98,7 milionu vozů. Výrobci těží zejména z oživení poptávky v USA a silného růstu prodeje v rozvíjejících se zemích, jako jsou např. Čína a Indie.⁵

Počet osobních aut na českých silnicích se v roce 2010 přiblížil 4,5 milionu. Podle Sdružení automobilového průmyslu se během roku zvýšil počet v tuzemském registru o 61 180 na 4,496 milionu. Průměrné stáří bylo 13,7 roku. V České republice si lidé v roce 2010 zaregistrovali celkem 169 236 nových vozů a 127 034 ojetých aut z dovozu.⁶

Za poslední měsíc loňského roku na silnicích v ČR podle policejních statistik zemřelo 37 lidí, oproti prosinci 2009, který si vyžádal 68 obětí, se situace výrazně zlepšila. Lepší je i celoroční bilance, celkem v roce 2010 při nehodách v Česku zahynulo podle předběžných statistik 753 lidí, což je o 79 obětí méně než v roce 2009 a je to nejnižší počet mrtvých od roku 1990, přestože vzrostl počet dopravních nehod o 1 %. Vůči roku 2009 zemřelo při těchto nehodách nejméně lidí od roku 1961, kdy se začaly vést statistiky. Cíle ministerstva dopravy, jímž bylo snížit počty mrtvých na 650, se ale dosáhnout nepodařilo. Prosinec, kdy se na silnicích deset dní obešlo bez obětí na životech, patřil spolu s lednem, únorem a dubnem k bezpečnějším měsícům roku 2010. Nejméně lidí zemřelo při nehodách v únoru, který si vyžádal 30 životů. Naopak nejhorším měsícem z hlediska dopravní nehodovosti byl červenec, kdy při nehodách zemřelo 103 osob – v této tragické bilanci se odrazil zejména počátek letních prázdnin.⁷

Přestože policisté nenašli společného jmenovatele těchto dopravních nehod, uváděli, že se řidiči chovali zkratkovitě a zhoršila se i jejich disciplína. Podle policie za to mohlo i extrémně horké počasí. Pátek 9. 7. 2010 byl dokonce nejtragičtějším dnem celého roku, na silnicích přišlo o život 12 lidí. Po devíti obětech si vyžádaly nehody v pátek 2. 7. a ve čtvrtek 4. 11. 2010. Také v loňském roce řidiči nejčastěji havarovali kvůli tomu, že se plně nevěnovali řízení, nepřizpůsobili rychlost stavu vozovky a nedodrželi bezpečnou vzdálenost mezi vozidly. Opilí řidiči se za volantem podíleli na více než 7 % kolizí. Snaha ministerstva dopravy a policie snížit tragická čísla ve statistikách dopravně bezpečnostní kampaní „Nemyslíš, zaplatíš!“ nepřinesla očekávaný efekt. Celkem loni policie evidovala na silnicích v ČR 75 522 nehod. Škody způsobené

⁵ Poptávka po autech jde zase nahoru. *Haló noviny*. 8. 2. 2011, 33, s. 2.

⁶ „Osobáků“ u nás opět přibilo. *Haló noviny*. 8. 2. 2011, 33, s. 2.

⁷ Poklesl počet nehod pod vlivem alkoholu. *Haló noviny*. 7.1.2011, 7, s. 2.

při všech dopravních nehodách přesáhly 4,9 miliardy korun. Jak již jsem uvedl, pozitivní skutečností zůstává pokles nehod způsobených pod vlivem alkoholu, kdy tyto se pohybují na úrovni 5 000 za rok, což mimo jiné lze vysvětlit zintenzivněním policejních kontrol v této oblasti. V letošním roce hodlá policie navíc mnohem častěji testovat také přítomnost drog, a to hlavně u mladých a profesionálních řidičů. Dopravní policie se chce v tomto roce zaměřit na agresivní řidiče, jelikož nebezpečný způsob jízdy je jednou z nejčastějších příčin nehod.⁸

Své místo a úlohu ve statistikách a vlastní evidenci dopravních nehod a nehodovosti jako takové sehrála novela zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o provozu na pozemních komunikacích), ustanovení § 47, pod č. 274/2008 Sb., zákon, kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o Policii České republiky (dále jen změnový zákon), v němž se stanovuje zákonná povinnost ohlášení dopravní nehody účastníkem, pokud nedojde k usmrcení, zranění osoby, poškození životního prostředí nebo majetku třetí osoby a hmotná škoda na některém z poškozených vozidel překročí částku 100 000 Kč. V každodenní praxi se tímto opatřením s účinností od 1. 1. 2009 vytvořila možnost k administrativnímu snížení počtu evidovaných méně závažných dopravních nehod.

Ministerstvo dopravy navíc pro rok 2011 chystá hned několik novel zákonů a vyhlášek, kterými chce bezpečnost silničního provozu zvýšit. Má se jednat např. o úpravu institutu osoby blízké, aby se na něj nemohli řidiči vymlouvat pokud spáchají dopravní přestupek. Dále se plánuje stanovit pokuty za přestupky podle ceny vozu a rovněž zpřísnit legislativu v oblasti autoškol tak, aby komisaři při závěrečných zkouškách nepouštěli do provozu řidiče, kteří nejsou schopni vůz zcela ovládat.

Dne 4. 2. 2011 byl sněmovnou Parlamentu ČR završen dlouhodobý proces snahy přepracovat, doplnit a adekvátně aktualizovat novelu zákona o provozu na pozemních komunikacích, kdy počet bodovaných přestupků bodovým systémem se sníží ze současných 44 na 27, jednobodové tresty řidičů mají být zrušeny, body se nebudou udělovat za malé překročení povolené rychlosti v obci. Zimní pneumatiky budou na sněhu a ledu povinné od listopadu do března. Nulová tolerance alkoholu za volantem zůstane. Proklamovaným cílem předlohy, která se zrodila v Senátu, ale poslanci ji upravili, je zjednodušení bodového systému trestání řidičů a přísnější postihy přestupků proti životu a zdraví. Drobné přestupky se mají naopak trestat mírněji. Sněmovna

⁸ Na českých silnicích nejméně mrtvých od roku 1990. *Haló noviny*. 4. 1. 2011, 4, s. 1–2.

odmítla toleranci alkoholu v krvi řidiče do 0,3 promile, jak původně navrhoval senát. Jakékoli zjištění množství alkoholu se bude promítat do bodového ohodnocení. Prošel návrh po dohodě s akreditovanými dopravními psychology zrušit povinnost neurologického vyšetření, včetně EEG řidičů z povolání. Poslanci do senátorské novely naopak doplnili povinnou zimní výbavu u osobních vozů na všech kolech a u nákladních na hnacích nápravách. Velice konformní je podmínka, podle níž tato povinnost platí v případě, že je na silnici souvislá vrstva sněhu nebo led (nebo podle předpovědi počasí hrozí). Pro armádní vozidla to nebude platit od ledna roku 2012, ale až od roku 2016, pro hasičská vozidla dokonce až od roku 2021. Přidělení bodů např. nebude hrozit za překročení povolené rychlosti v obci nejvýše o 5 km/hod, mimo obec o 10 km/hod. Řidič by však i za toto mohl dostat pokutu od 1 500 do 2 500 Kč. Za vyšší překročení rychlosti se má i nadále udělovat 2, 3 nebo až 5 bodů a vyšší pokuta podle toho, jak rychle řidič jel. Ztrátou bodů se už nebude trestat za nerozsvícená světla, za držení telefonu za jízdy bez hands free přijde postižený řidič ne jako dosud o 3, ale nově jen o 2 body. 4 namísto současných 7 bodů dostane ten, kdo bude řídit vozidlo bez příslušného oprávnění.

Prísnejší tresty naopak budú treba za ohroženie iného vodiča pri predjízdzení a porušenie povinnosti použiť zádržné systémy pre deti – 4 body. Sněmovna schválila návrh Stanislava Humla, který zruší označení míst, kde obecní policie měří rychlost. Pokutu za rychlou jízdu tak bude moci policie udělit kdekoli bez varování řidiče.⁹

Zůstává skutečností, že novelu schválenou Sněmovnou dostane k posouzení senát.

Pod úhlem pohledu výše uvedených skutečností, ale i momentů vzrůstajícího významu a požadavků na osobní, teoreticko-praktickou připravenost, fyzickou a psychickou odolnost řidičů, zvláště pak řidičů profesionálů, jsou zde viditelné procesní snahy zvýšení bezpečnosti silničního provozu celosvětově, v rámci EU, ale i zákonné snahy jednotlivých států. Bezpochyby patří k těmto minimálně v členských státech EU zavedené zákonné povinnosti stanovené Nařízením (ES) 561/2006, Nařízením (EHS) 3821/85, Dohodou AETR, za zavedení a zavádění bodového systému v jednotlivých státech, dále pak zpřesňování silničních zákonů a vyhlášek a jejich adekvátní novelizace.¹⁰

Snahy např. zavedení institutu:

- řidičské oprávnění na zkoušku;

⁹ Nadále platí: Za volantem ani pivko!. *Haló noviny*. 5.2.2011, 30, s. 2.

¹⁰ Na silnicích Evropy umírá denně sto lidí. *Haló noviny*. 21.7.2010, 146, s. 14.

- řízení pod dohledem zkušené a způsobilé osoby;
- konfiskace vozidla při řízení bez řidičského oprávnění či řízení osobou pod vlivem návykových látek.

V tomto procesu jsou v rámci EU nejdále Francie, SRN, Rakousko, ale i ČR.

Jsem si vědom toho, že bezpečnost silničního provozu, jakožto celospolečenský fenomén, je průběžně vyvíjející se ve své vlastní dynamice, státem – prostřednictvím vlády řízeně ovlivňovaný a tendenčně směřovaný, nese s sebou ve své podstatě řadu celospolečenských, resortních a regionálních problémů. Je pravdou, že bezpečnost silničního provozu, tak jako i řada dalších celospolečenských oblastí a sfér života společnosti na počátku 21. století ve své mnohostrannosti, vnitřní složitosti a komplikovanosti, opět determinuje a ovlivňuje řadu celospolečenských, resortních, ale i regionálních konsekvencí.

Předmětem mé bakalářské práce je tyto procesy a dosažené stavy na základě mých teoreticko-metodologických studijních poznatků a na základě mé praktické dvacetileté zkušenosti specifikovat, na základě vlastních odborných znalostí problematiky přípravy řidičů obecně a přípravy řidičů profesionálů zvlášť, nejen cíleně na bezpečnost silničního provozu vyvodit základní směry a východiska z dosaženého stavu v dané oblasti. Formulovat dílčí návrhy pro systematické zkvalitňování přípravy řidičů jako takových. Analyzovat, odvodit důsledky a následky, charakteristické znaky a vlastní dopady přijímaných a v praxi realizovaných opatření, jejich místa a úlohy v oblasti bezpečnosti silničního provozu jako konkrétního příčinného vztahu vůči společnosti, ale i jedinci.

Cílem mé práce je snaha o poskytnutí uceleného náhledu na zkoumanou oblast s ambicí zdůvodnit, obhájit a prokázat schopnost uplatňování mnou získaných odborných a teoretických znalostí ze studia v mé každodenní praxi, jejich používání a využívání v rámci průběžného, systematického a metodického zkvalitňování přípravy nejen řidičů, ale i péče o odborný růst lektorů v mých školicích zařízeních. V neposlední řadě je mým cílem využití zpracovávaného tématu jako příspěvku k ujasnění si momentů a skutečností zkvalitňování přípravy nejen řidičů, ale hlavně řidičů profesionálů a mého lektorského sboru.

Na základě poznatků a dovedností z reálného každodenního života se pokusím analyzovat současný stav systému přípravy ve vztahu k bodovému hodnocení řidičů, formulovat základní postuláty, závěry, východiska a návrhy, což je a bude můj dlouhodobý perspektivní profesní zájem.

2 ZÁKLADNÍ POJMOVÝ APARÁT Z HLEDISKA OBSAHU, MÍSTA A ÚLOHY V ŘEŠENÍ ZÁKONNÉ KATEGORIE „BEZPEČNOST“

2.1 Bezpečnost jako ústřední kategorie

Podle Danicse obsahové vymezení pojmu bezpečnost znamená: Systematický význam slova „bezpečnost“ a „bezpečí“ vznikla z výrazu „bez péče“ neboli bez starostí, bez potíží. To ostatně vyplývá i z latinského slova securitas – označení stavu nedostatku péče a zájmu.

Podle Stručného oxfordského slovníku je bezpečnost:

1. situace, kdy je aktér chráněn nebo kdy aktér není vystaven nebezpečí;
2. stav bez nejistoty;
3. pocity jistoty, stav bez nenaplněných potřeb, strachu a obav.

Česká definice chápe bezpečnost jako stav, kdy jsou na nejnižší možnou míru eliminovány hrozby pro referenční objekt a jeho zájmy, přičemž je tento objekt k eliminaci stávajících i potencionálních hrozeb vybaven a ochoten na ni participovat.¹¹

2.2 Vymezení bezpečnosti

Bezpečnost je pomíjivým pojmem, nesnadno postižitelným a těžko měřitelným.

Obvykle se bezpečnost vymezuje:

- negativně jako nepřítomnost či potlačení hrozeb, nebezpečí a z nich plynoucího strachu
- pozitivně – vždy se vztahuje k určitému subjektu: věci, člověku, obci, státu nebo společenství.

Bezpečný je potom ten subjekt, který má zajištěno své přežití a možnosti dalšího rozvoje, přičemž je mimo dosah přímých a naléhavých hrozeb nebo který je před možnými hrozbami spolehlivě chráněn. Pozitivní vymezení bezpečnosti je úzce spjato s lidskou dimenzí bezpečnosti, vytyčuje hodnoty a práva, která by měla být garantována každému člověku.

Pozitivní vymezení bezpečnosti umožňuje rozšiřovat bezpečnostní agendu – a to takovým způsobem, že vzniká řada otázek: Kde je hranice, která vymezuje bezpečnostní

¹¹ DANICS, Š. *Bezpečnostní politika ve veřejné správě*. 1. České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2007. s. 17. ISBN 978-80-86708-38-6.

problémy od ostatních? Jak se z politických, ekonomických, sociálních, zdravotních a dalších problémů stávají problémy bezpečnostní?

Pokud běžně užíváme výrazy, jako jsou problém, ohrožení či nebezpečí, znamená to, že dané záležitosti se tímto stávají bezpečnostními.

V pojetí Kodaňské školy se bezpečnost vztahuje k existenčním hrozbám vůči danému referenčnímu objektu. Bezpečnostním prahem není tedy ohrožení harmonického a všestranného zajištění blahobytu subjektu, ale jeho přežití, tj. zachování jeho podstatných znaků a funkcí.¹²

Pojetí bezpečnosti je výsledek rozdílných názorů na podstatu bezpečnosti a jejího zajištění. Zde můžeme hovořit o způsobu řešení otázek:

1. Čí bezpečnost neboli jakých referenčních objektů?
2. Bezpečnost jakých hodnot?
3. Bezpečnost před čím neboli jaké jsou zdroje hrozeb?

Z pohledu mnou zpracovávaného tématu si na tyto tři základní otázky musíme odpovědět:

1. Čí bezpečnost – bezpečnost účastníků provozu na pozemních komunikacích. Definice účastníka provozu na pozemních komunikacích dle zákona o provozu na pozemních komunikacích, ustanovení § 2 citovaného zákona – účastník provozu na pozemních komunikacích je každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích.¹³

Podle dalších ustanovení § 2 zákona o provozu na pozemních komunikacích jsou účastníci provozu definováni jako:

- průvodce vedených a hnaných zvířat
 - vozka
 - chodec
 - řidič: motorového, nemotorového vozidla a tramvaje
2. Bezpečnost jakých hodnot – zdraví, život, majetek, životní prostředí. Při dopravních nehodách vznikají újmy na zdraví, životech a majetku fyzických osob, dochází k poškození životního prostředí, poškození majetku právnických osob, a tím vznikají velmi vysoké škody jak finanční, tak nenahraditelné na životech a zdraví občanů a životního prostředí.

¹² DANICS, Š. *Bezpečnostní politika ve veřejné správě*. 1. České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2007. s. 17, 18. ISBN 978-80-86708-38-6.

¹³ Česká Republika. Ministerstvo dopravy ČR. Zákon č. 361/2000 Sb. : o provozu na pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů Česká republika*. 2000, 98, 2 s. 4570–4616.

3. Bezpečnost před čím – před porušováním základních principů a zásad bezpečnosti silničního provozu. A zároveň zde stanovit z toho vyplývající hrozby a rizika účastníků silničního provozu, ostatních subjektů, ale i státu.

Zde je nejdříve potřeba definovat co je hrozba a riziko.

Podle Zemana jsou kategorie hrozba a riziko v teorii i praxi bezpečnostní politiky a v oboru bezpečnostních studií (a rovněž při zvládání krizových situací v praxi) klíčovými pojmy. Pokusíme-li se stanovit, zda „hrozba“ a „riziko“ jsou v oboru bezpečnostních studií pojmy ústředními nebo odvozenými, není odpověď snadná. Protože jsou všudypřítomné, jsme v pokušení říci, že jsou ústřední. Protože je málokdo definuje, máme sklon je považovat za nedůležité.¹⁴

Hrozba a riziko v češtině – správné používání

Hrozba je primární, mimo nás nezávisle existující, neodvozená. Je to vnější fenomén (činitel), který může nebo chce poškodit nějakou konkrétní hodnotu. Závažnost hrozby je (přímo) úměrná povaze hodnoty a tomu, jak si danou hodnotu ceníme. Hrozba může být především jevem přírodním, definovaným fyzikálně atp., např. živelná katastrofa. Takovou hrozbu nazýváme hrozbou neintencionální. Zcela jiného „původu“ je hrozba působená či zamýšlená činitelem nadaným vůlí, úmyslem, hrozba intencionální – zamýšlí ji, připravuje, spouští či realizuje lidský jedinec, skupina, stát.

Riziko je pravděpodobnost, že dojde ke škodlivé události, ztrátě, jež postihne určité cíle. Také se dá říci, že riziko je možnost, že s určitou pravděpodobností vznikne událost, lišící se od toho, co si přejeme. Je závislé na velikosti hrozby a dá se odhadnout nebo určit tzv. analýzou rizik. Riziko je reakcí na hrozbu, na stav naší připravenosti a je spojeno s rozhodováním, s lidskou činností.¹⁵

¹⁴ ZEMAN, P. *Česká bezpečnostní terminologie : Výklad základních pojmů*. Zeman Petr. 1. Brno : Masarykova univerzita v Brně, 2002. s. 85–87. ISBN 80-210-3037-2.

¹⁵ ZEMAN, P. *Česká bezpečnostní terminologie : Výklad základních pojmů*. Zeman Petr. 1. Brno : Masarykova univerzita v Brně, 2002. s. 89-90. ISBN 80-210-3037-2.

3 BEZPEČNOST SILNIČNÍHO PROVOZU A JEJÍ DŮSLEDKY

Pokud si položíme otázku, co ovlivňuje bezpečnost silničního provozu, musíme se zaměřit hlavně na řidiče motorových vozidel, jejichž činnost nejvíce přispívá k samotné bezpečnosti silničního provozu nebo ho ohrožuje. Zjistíme, že odpověď bude velmi široká. Je to jak individuální jedinec, jeho fyzické a psychické předpoklady k řízení motorových vozidel, výchova a jeho další vzdělávání, tak technický stav vozidel pohybujících se po pozemních komunikacích. Technický stav vozidel řeší zákon č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o provozu na pozemních komunikacích) a prováděcí vyhláška č. 341/2002 Sb. o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích (dále jen prováděcí vyhláška k zákonu o provozu vozidel na pozemních komunikacích).

V části první citovaného zákona, Základní ustanovení, zákon upravuje podmínky provozu vozidel na pozemních komunikacích:

- a) registr vozidel a vyřazování vozidel z registru
- b) technické požadavky na provoz silničních vozidel a zvláštních vozidel a schvalování jejich technické způsobilosti k provozu na pozemních komunikacích
- c) práva a povinnosti osob, které vyrábějí, dovážejí a uvádějí na trh vozidla a pohonné hmoty
- d) práva a povinnosti vlastníků a provozovatelů vozidel
- e) práva a povinnosti stanice technické kontroly a stanice měření emisí
- f) kontroly technického stavu v provozu¹⁶

Dále zde zákon upravuje výkon státní správy a státního dozoru v oblasti podmínek provozu vozidel na pozemních komunikacích. Z hlediska bezpečnosti silničního provozu, vztahené k zákonu o provozu vozidel na pozemních komunikacích vyplývá, že jedna z hlavních bezpečnostních činností závisí na práci stanic technické kontroly, jako činnost státní správy přenesená do soukromé sféry.¹⁷ Každý technik pracující ve stanici technické kontroly svojí prací jednoznačně přispívá k bezpečnosti

¹⁶ Česká Republika. Zákon č. 56/2001 Sb. : o provozu vozidel na pozemních komunikacích. In *Úplné znění*. 2010, 21, s. 4–41.

¹⁷ ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J., ŠMOLÍKOVÁ, J. *Psychologická prevence nehod : Teorie a praxe*. 1. Praha : Karolinum, 2006. s. 218. ISBN 80-246-1096-5.

silničního provozu. Výkon státní správy nad stanicemi technických kontrol je zajištěn kontrolní činností „SOD“ státního odborného dozoru Krajského úřadu, jako zřizovatele sítí stanic technických kontrol podle místa zřízení stanice, tak odborem 150 Ministerstva dopravy České republiky, jako hlavním kontrolním a poradním orgánem. Tato činnost státní správy i přenesená působnost státní správy má jednoznačné pozitivní důsledky při ochraně zdraví, životů a majetku osob i celé společnosti.

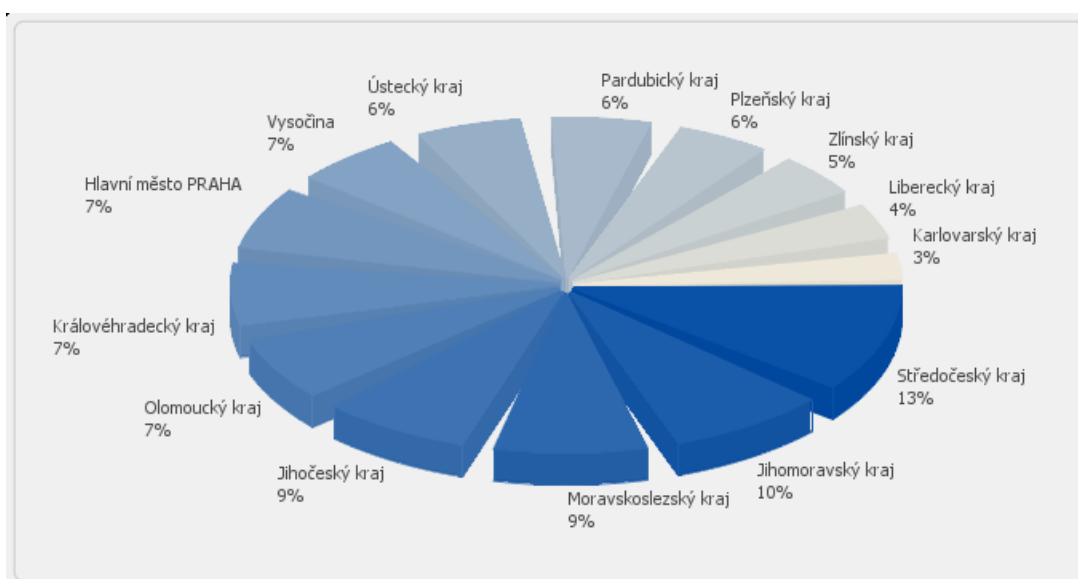
Podle statistik firmy DEKRA Automobil a.s. je počet stanic technické kontroly na území České republiky následující:

Tab. 1: Počty stanic technické kontroly a jejich druhy¹⁸

Počty stanic technické kontroly a jejich druhy	
Stanice technické kontroly pouze pro osobní automobily – STK pro OA (pro vozidla kategorií L, M1, N1, O1, O2 – OA)	128
Stanice technické kontroly pro osobní automobily (3xxx) oprávněné i k provádění technických prohlídek traktorů a jejich přípojných vozidel (OA+T)	70
Stanice technické kontroly pro užitkové automobily – STK pro UA (pro vozidla kategorií M2, M3, N2, N3, O1, O2, O3, O4, T, OT – UA)	39
Stanice technické kontroly pro osobní i užitkové automobily – STK pro OA+UA (pro vozidla všech kategorií OA+UA)	66
Stanice technické kontroly pouze pro traktory - STK pro T a jejich přípojná vozidla (pro vozidla kategorií T, OT - T)	33
Počet STK Celkový počet stanic	336
Stanice technické kontroly oprávněné k provádění technických kontrol vozidel před jejich schválením k provozu v ČR	264
Stanice technické kontroly oprávněné k provádění technických prohlídek ADR a technických kontrol vozidel v provedení ADR – STK ADR	17

¹⁸ MAESTRO 3 [online]. 2011. STK Portál. Dostupné z WWW: <<http://www.stkportal.cz/maestro/index.php?sekce=statistiky&id=1>>.

Graf 1: Pokrytí STK v jednotlivých krajích ke dni: 11. 02. 2011¹⁹



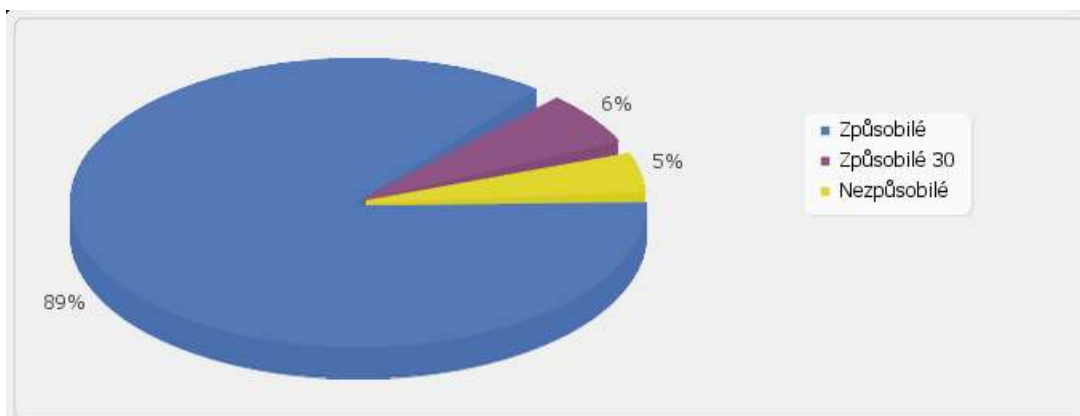
Tab. 2: Hodnocení způsobilosti a průměrné počty závad vozidel při pravidelných TP provedených ve lhůtách stanovených zákonem od 1. 1. 2010 do 31. 12. 2010 (ČR)²⁰

STK č.	Pravidelné prohlídky	Hodnocení vozidel						Průměrný počet závad na 1 vozidlo			
		Způsobilé		Způsobilé 30		Nezpůsobilé		Celkem	Lehké	Vážné	Nebezpeč.
		Počet	%	Počet	%	Počet	%				
CELKEM	1742645	1556571	89.3	106619	6.1	79455	4.6	3.42	3.09	0.24	0.08

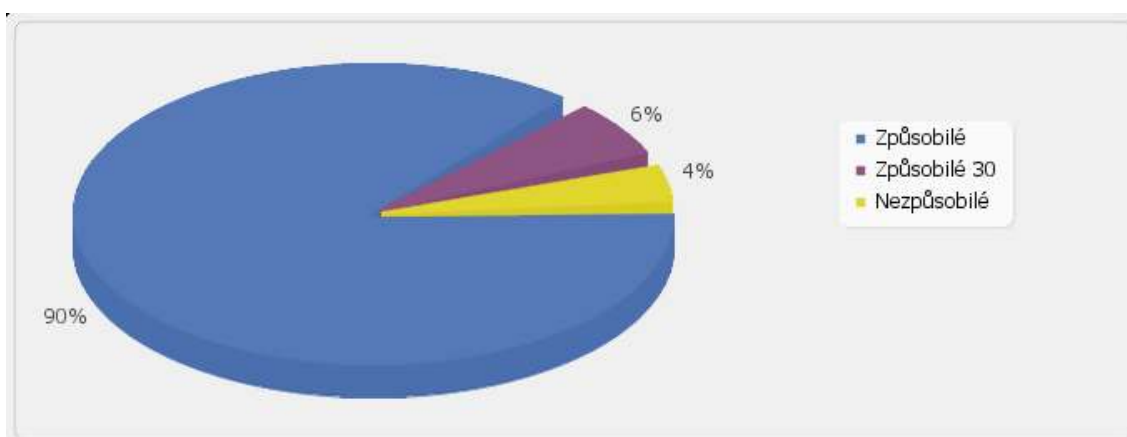
¹⁹ MAESTRO 3 [online]. 2011. STK Portál. Dostupné z WWW: <<http://www.stkportal.cz/maestro/index.php?sekce=statistiky&id=1>>.

²⁰ MAESTRO 3 [online]. 2011. STK Portál. Dostupné z WWW: <<http://www.stkportal.cz/maestro/index.php?sekce=statistiky&id=1>>.

Graf 2: Hodnocení vozidel od 1. 1. 2010 do 31. 12. 2010 (ČR)²¹



Graf 3: Hodnocení vozidel od 1. 1. 2010 do 31. 12. 2010 (Jihočeský kraj)²²



²¹ MAESTRO 3 [online]. 2011. STK Portál. Dostupné z WWW: <<http://www.stkportal.cz/maestro/index.php?sekce=statistiky&id=1>>.

¹⁹ MAESTRO 3 [online]. 2011. STK Portál. Dostupné z WWW: <<http://www.stkportal.cz/maestro/index.php?sekce=statistiky&id=3>>.

Tab. 3: Hodnocení způsobilosti a průměrné počty závad vozidel při pravidelných TP provedených ve lhůtách stanovených zákonem od 1. 1. 2010 do 31. 12. 2010 (Jihočeský kraj)²³

STK č.	Pravidelné prohlídky	Hodnocení vozidel						Průměrný počet závad na 1 vozidlo			
		Způsobilé		Způsobilé 30		Nezpůsobilé		Celkem	Lehké	Vážné	Nebezpeč.
		Počet	%	Počet	%	Počet	%				
CELKEM	145426	130351	89,6	8986	6,2	6089	4,2	3,52	3,22	0,23	0,07

Nezastupitelné místo bezpečnosti silničního provozu má technický stav vozidel. Zde sehrává svou úlohu a má nezastupitelné místo stanice technické kontroly a činnost jejích techniků, kteří jsou průběžně a cíleně vzděláváni a připravováni na výkon své odbornosti formou doškolovacích kurzů, reagováním na vývojové trendy a inovační procesy ve vývoji vozidel.

Dalším významným zákonem k zajištění bezpečnosti provozu je zákon o provozu na pozemních komunikacích.

K ustanovení § 1 Předmět úpravy: Zákon upravuje práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích podle zvláštního právního předpisu (dále jen pozemní komunikace), pravidla provozu na pozemních komunikacích, úpravu a řízení provozu na pozemních komunikacích, řídičské oprávnění a řídičské průkazy a vymezuje působnost a pravomoc orgánů státní správy a Policie České republiky (dále jen policie) ve věcech provozu na pozemních komunikacích.²⁴

Tento dle mého názoru stěžejní zákon k zajištění bezpečnosti silničního provozu ukládá, jak již bylo citováno, všem účastníkům silničního provozu práva a povinnosti, kterými jsou povinni se řídit. V každodenním životě i ve své dlouholeté praxi se denně přesvědčuji, že je tento zákon neustále porušován a to má neblahý vliv na zdraví, životy a majetek osob a dále pak nedozírné následky v bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Na tento popud vláda České republiky schválila novelu zákona o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, zákona

²³ MAESTRO 3 [online]. 2011. STK Portál. Dostupné z WWW: <<http://www.stkportal.cz/maestro/index.php?sekce=statistiky&id=3>>.

²⁴ Česká Republika. Ministerstvo dopravy ČR. Zákon č. 361/2000 Sb. : o provozu na pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů Česká republika*. 2000, 98, s. 4570-4616.

č. 200/1990 Sb., o přestupcích (dále jen zákon o přestupcích) ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů (dále jen zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti řidičů).

Dle vládního návrhu zákona, kterým se mění zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů a zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

Důvodová zpráva:

4) Systém bodového hodnocení

Policie ČR navrhuje již delší dobu, aby byl zaveden systém bodového hodnocení přestupků a trestných činů proti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích spáchaných řidiči motorových vozidel. Zavedení tohoto systému bylo navrhováno již v zákoně č. 361/2000 Sb. Úprava byla však nakonec z návrhu zákona vypuštěna, neboť nebyla dostatečně propojena se skutkovými podstatami přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích a v té době ještě nebyl zaveden centrální registr řidičů.

Bodový systém obecně spočívá v tom, že řidičům motorových vozidel jsou za vybrané přestupky a trestné činy proti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích zaznamenávány „trestné“ body do určité výše, popřípadě odečítány od předem stanoveného základu. Tyto body nejsou sankcí za přestupek nebo trestem za trestný čin, jsou pouze administrativním opatřením ohodnocujícím nebezpečnost spáchaného přestupku nebo trestného činu a registrujícím jeho spáchání. V praxi to znamená, že za spáchaný přestupek nebo trestný čin bude řidiči uložena sankce podle zákona o přestupcích, případně trest za spáchaný trestný čin a zároveň ještě, půjde-li o vybraný přestupek nebo trestný čin spadající do systému bodového hodnocení, mu bude zaznamenán stanovený počet bodů. Při dosažení nejvyššího stanoveného počtu bodů pozbývá řidič odbornou způsobilost k řízení motorových vozidel a s tím i řidič řidičské oprávnění. Znovuzískat je může tím, že se podrobí přezkoušení z odborné způsobilosti.

Fungování systému také předpokládá systém odečítání udělených bodů, aby řidič mohl aktivně čelit hrozbě ztráty řidičského oprávnění. Zpravidla se určitý počet bodů odečte, nespáchá-li řidič po určitou dobu (zpravidla 2 nebo 3 roky) žádný vybraný přestupek nebo trestný čin, za který se zaznamenávají body. V některých zahraničních

úpravách potom je možné určitý počet bodů zahladit také tím, že se řidič podrobí dobrovolně, tedy ještě před dosažením plného počtu bodů, doškolovacímu kursu, popřípadě tomuto kursu a přezkoušení z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel.

Systém byl zaveden v některých evropských zemích, např. v Německu, Polsku, Velké Británii, Francii a nejnověji v Itálii. Ve všech těchto zemích přispěl ke zvýšení kázně řidičů motorových vozidel a ke zvýšení jejich ohleduplnosti vůči ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích. Došlo také k poklesu počtu dopravních nehod i snížení závažnosti jejich následků.

Účelem systému je zejména postihovat recidivu páčání přestupků proti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. V České republice, stejně jako dříve v jiných evropských státech, se ukazuje, že pro určité skupiny řidičů nejsou sankce spočívající třeba i v opakovaném ukládání pokut dostatečně účinné ani odstrašující před páčáním dalších přestupků. Dostatečný preventivní účinek má pouze hrozba ztráty řidičského oprávnění. Bodový systém pak představuje administrativní postup, kterým se hodnotí závažnost spáchaných přestupků, a který v tento důsledek může vyústit. Na druhou stranu ale dává řidiči kdykoli před tím, než tento krajní důsledek nastane, možnost změnou svého chování pozitivně ovlivnit své postavení a hrozbu ztráty řidičského oprávnění svým aktivním postojem odvrátit.

Vzhledem k tomu, že v České republice je dlouhodobě situace v bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích neutěšená, každoročně roste počet přestupků, dopravních nehod i závažnost jejich následků, navrhuje se předkládanou novelou zavést bodový systém i v České republice.

Navrhovaný bodový systém vychází z následujících tezí a principů:

a) Bodový systém bude veden v registru řidičů „přičítacím způsobem“, tj. řidiči se budou zaznamenávat „trestné“ body do nejvyššího počtu 12 bodů.

b) Zákon v příloze upravuje taxativní výčet protiprávních jednání a počtů bodů, které za tato jednání budou zaznamenány. Počet bodů za určité jednání je stanoven fixně, tzn. že při záznamu bodů nebude správní uvážení ohledně počtu bodů, které budou zaznamenány.

c) Body jsou administrativním důsledkem spáchaní stanoveného přestupku nebo trestného činu, nikoli trestem. Body se zaznamenají poté, co rozhodnutí o přestupku nebo rozsudek obdrží obecní úřad obce s rozšířenou působností příslušný k zaznamenání bodů.

d) Body bude zaznamenávat správní orgán (obecní úřad obce s rozšířenou působností) příslušný podle místa trvalého pobytu řidiče. Policii, obecní policii, obecním úřadům a soudům je uložena oznamovací povinnost ohledně přestupků nebo trestných činů, které jsou zařazeny do bodového systému a které policie nebo obecní policie projedná v blokovém řízení, v souladu s jejich působností k blokovému řízení podle zákona o přestupcích nebo které projednají obecní úřady v řízení o přestupcích nebo soudy v trestním řízení.

e) Zaznamenané body bude možno před dosažením jejich plného počtu odečítat; po uplynutí 12 měsíců od posledního uložení pokuty nebo právní moci rozhodnutí, za které byly zaznamenány body, tj. nespáchal-li řidič po uvedené době žádný další ze stanovených přestupků nebo trestných činů proti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, odečtou se řidiči 2 body; po uplynutí 24 měsíců od posledního uložení pokuty nebo právní moci rozhodnutí, za které byly zaznamenány body se odečtou řidiči 4 body; po uplynutí 36 měsíců od posledního uložení pokuty nebo právní moci rozhodnutí, za které byly zaznamenány body se odečtou řidiči všechny zbývající body.

f) Důsledkem dosažení plného počtu 12 bodů je pozbytí odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a řidičského oprávnění přímo ze zákona, tj. bez správního řízení, na dobu 1 roku.

g) K opětovnému získání řidičského oprávnění je třeba se podrobit přezkoušení z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel.

h) Přestože záznam bodů je pouhým administrativním úkonem a nikoli ukládáním sankce ve správním řízení, upravuje zákon i obranu řidiče před nesprávným záznamem nebo odečtem bodů. Půjde např. o případy, kdy by byl řidiči, např. i prostou chybou úředníka, zaznamenán jiný (vyšší) počet bodů, než který mu přísluší podle zákona za přestupek nebo trestný čin, za který byl postižen nebo odsouzen, nebo kdy byl řidiči odečten jiný (nižší) počet bodů, než který mu měl být podle uplynutí doby odečten. V obou případech bude moci řidič sdělit správnímu úřadu svůj nesouhlas a správní úřad jej musí do 10 pracovních dnů posoudit. Shledá-li úřad nesouhlas odůvodněným, záznam o počtu bodů v registru opraví a řidiče o tom písemně vyrozumí. Shledá-li nesouhlas neodůvodněným, zahájí ve věci správní řízení, ve kterém přezkoumá stav zaznamenaných bodů. Proti rozhodnutí se může řidič dále bránit řádnými i mimořádnými opravnými prostředky, popřípadě i soudním přezkumem.²⁵

²⁵ *Bodový systém : Proč bodový systém* [online]. 2011 [cit. 2011-02-09]. Bodový systém. Dostupné z WWW: <<http://www.bodovysystem.cz/Proc-bodovy-system/>>.

Od zavedení tohoto zákona si vláda a policie slibovali snížení počtu nehod se smrtelnými následky, což se potvrdilo.²⁶

²⁶ Na českých silnicích nejméně mrtvých od roku 1990. *Haló noviny*. 4. 1. 2011, 4, s. 1–2.

4 BODOVÝ SYSTÉM

Hodnocení porušení povinností řidiče vozidla v silničním provozu je kvalifikováno podle a v souladu s § 123 zákona o provozu na pozemních komunikacích.

Bodovým hodnocením se zajišťuje sledování opakovaného páchání přestupků nebo trestných činů, spáchaných porušením vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích řidičem motorového vozidla nebo, že se řidič porušování těchto povinností nedopouští. Přehled jednání spočívajícího v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za toto jednání je stanoven v příloze k tomuto zákonu.²⁷

Zde je potřeba kvalifikovat, co je přestupek nebo trestný čin při porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích dle ustanovení zákona č. 40/2009 Sb., (dále jen Trestní zákoník).

Trestný čin popisuje § 13 Trestního zákoníku:

1) Trestným činem je protiprávní čin, který trestní zákon označuje za trestný a který vykazuje znaky uvedené v takovém zákoně.

2) K trestní odpovědnosti za trestný čin je třeba úmyslného zavinění, nestanoví-li trestní zákon výslovně, že postačí zavinění z nedbalosti.²⁸

Přestupek definuje zákon o přestupcích, kde konkrétně v § 2 obsahově vymezuje pojem přestupku.

1) Přestupkem je zaviněné jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti a je za přestupek výslovně označeno v tomto nebo jiném zákoně, nejde-li o jiný správní delikt postižitelný podle zvláštních právních předpisů nebo o trestný čin.²⁹

Zákon o přestupcích v ustanovení § 22 podrobně specifikuje, co jsou přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, včetně sankcí stanovených za takovéto jednání. § 23 tohoto zákona dále uvádí ostatní přestupky na úseku dopravy a přestupky na úseku silničního hospodářství.

Ministerstvo dopravy každoročně zpracovává seznamy s nejčastějšími přestupky a trestnými činy, kterých se řidiči dopouštějí a za které jsou jim evidovány body. Tyto přestupky se během doby od zavedení bodového systému v České republice

²⁷ Česká Republika. Zákon č. 411/2005 Sb. : kterým se mění zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů Česká republika*. 2005, 142, s. 7494-7524. ISSN 1211-1244.

²⁸ Česká Republika. Zákon č. 40/2009 Sb. : Trestní zákoník. In *Úplné znění*. 2010, 11, s. 3-102.

²⁹ Česká Republika. Zákon č. 200/1990 Sb. : o přestupcích. In *Úplné znění*. 2007, 35, s. 275-294.

(tj. od 1. 7. 2006), jejich struktura, nijak zásadně nezměnily. V následující tabulce jsou uvedeny přestupky, za které jsou řidičům nejčastěji udělovány body.

Tab. 4: Přestupky, za které se nejčastěji udělují body³⁰

	Jednání (Zkrácené znění)	Body	Podíl na všech přestupcích a trestných činech
1	Překročení předepsané rychlosti v obci o méně než 20 km/h	2	24,9 %
2	Porušení povinností vyplývajících ze zákazové nebo příkazové značky	1	18,3 %
3	Porušení povinnosti být za jízdy připoután nebo užit ochrannou přilbu	2	14,6 %
4	Porušení ustanovení o osvětlení vozidla	1	6,0 %
5	Překročení předepsané rychlosti v obci o 20 km/h a více	3	5,9 %
6	Překročení předepsané rychlosti mimo obec o méně než 30 km/h	2	5,3 %
7	Držení telefonního přístroje v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla	3	4,3 %
8	Překročení předepsané rychlosti mimo obec o více než 30 km/h	3	2,3 %
9	Nezastavení vozidla na signál, který příkazuje vozidlo zastavit	5	2,1 %
10	Nedání přednosti v jízdě	4	2,1 %
	Ostatní		14,1 %

Z této tabulky vyplývá, že pokud se řidiči vyvarují těchto jednání, nedopustí se 88 % přestupků, za které jsou jim udělovány body. Dá se tedy doporučit vyvarování se těmto nejčastějším jednáním:

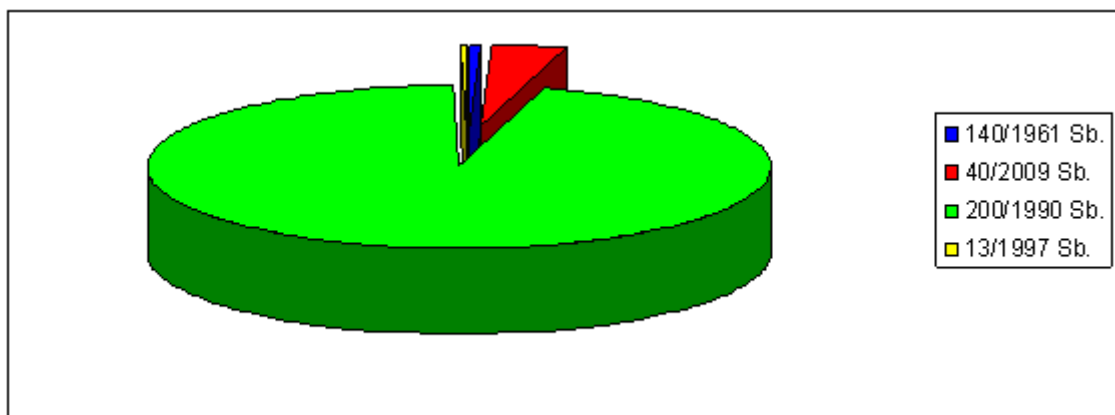
- nepřekračovat předepsanou rychlost v obci;
- nerespektovat příkazové nebo zákazové značky;
- nebýt připoután či neužívat ochrannou přilbu;

³⁰ *Informace o stavu bodového systému v České republice : Přestupky a trestné činy* [online]. Praha : Ministerstvo dopravy ČR, 2010 [cit. 2011-03-28]. Dostupné z WWW: <<http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/A0148A88-4A17-4740-ABF2-87C248591FAE/0/PaT4Q.pdf>>.

- neporušovat ustanovení o osvětlení vozidla;
- nepřekračovat předepsanou rychlost mimo obec.

95,3 % přestupků, za které jsou řidičům evidovány body, vycházejí ze zákona o přestupcích, a 4,5 % trestných činů vychází z Trestního zákoníku. Skupinou, která je nejméně zastoupenou (0,3 %), jsou přestupky ze zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (dále jen zákon o pozemních komunikacích). Toto rozložení zobrazuje následující graf.³¹

Graf 4: Počty bodovaných přestupků a trestných činů³²



Pokud chceme hodnotit bodový systém, musíme si zde položit několik otázek. Je tento „systém“ – funkční, objektivní, spravedlivý a rovný ke všem účastníkům provozu na pozemních komunikacích? Funkčnost bodového systému jako prostředku ke snížení nehodovosti a následků z nich plynoucích je rozhodně pozitivní, což dokazují statistiky Ministerstva dopravy. Domnívám se ale, že objektivně neodráží různé skupiny řidičů.

Tyto můžeme rozdělit do tří základních kategorií:

- řidič „amatér“, tedy řidič používající osobní vozidlo pro svoji potřebu;
- řidič „referent“, tedy řidič používající osobní vozidlo v pracovně právním vztahu, ale řízení není jeho hlavní pracovní náplní;
- řidič „profesionál“ tedy řidič, u kterého je řízení vozidla jeho hlavní pracovní náplní.

³¹ Informace o stavu bodového systému v České republice : Přestupky a trestné činy [online]. Praha : Ministerstvo dopravy ČR, 2010 [cit. 2011-04-01]. Dostupné z WWW:

<<http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/A0148A88-4A17-4740-ABF2-87C248591FAE/0/PaT4Q.pdf>>.

³² Informace o stavu bodového systému v České republice : Přestupky a trestné činy [online]. Praha : Ministerstvo dopravy ČR, 2010 [cit. 2011-04-01]. Dostupné z WWW:

<<http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/A0148A88-4A17-4740-ABF2-87C248591FAE/0/PaT4Q.pdf>>.

Základní rozdíl mezi těmito řidiči, pokud pomineme velikost a hmotnost vozidel, je v množství ujetých kilometrů za rok. Z tohoto základního rozdělení řidičů je zřejmé, že řidič „amatér“ má nejméně šanci nasbírat body do tohoto systému. Řidič „referent“, většinou jezdí s vozidlem o celkové hmotnosti do 3 500 kg (kategorie M1 nebo N1), najezdí již větší množství kilometrů většinou po celém území ČR, a tím možnost zatížit svoje bodové konto roste, i když se bude snažit jezdit podle předpisů. Samostatnou kapitolou je třetí skupina, tzv. řidič „profesionál“. Tento řidič sedí za volantem svého, většinou svěřeného, vozidla v každém ročním období, za každého počasí a je z hlediska nasbíraných bodů v největším ohrožení. Musíme si uvědomit, že u těchto řidičů nejde jen o zákon o provozu na pozemních komunikacích, zákon o provozu vozidel na pozemních komunikacích, o nařízení (ES) 561/2006 o sociálním prostředí řidičů v dopravě, nařízení (EHS) 3821/85 o záznamových zařízeních a dalších souvisejících předpisů. Pro posledně jmenovanou skupinu je současný bodový systém dosti represivní s porovnáním ujetých kilometrů a hodin strávených za volantem motorového vozidla a tlaku na tyto řidiče vyvíjeného jak zaměstnavateli, přepravními podmínkami, tak i kontrolními orgány Policie ČR a Celní správou. Při mé pracovní činnosti v Akreditovaném školicím středisku řidičů jsme s ostatními spolupracovníky konfrontováni s každodenními problémy této skupiny řidičů, kteří u nás prochází pravidelným školením. Domnívám se, že v současném bodovém systému chybí určitý, konkrétně věcný motivační prvek, pokud pomineme strach, že v případě vybodování přijde řidič na 12 měsíců o řidičské oprávnění, a řidič „profesionál“ tím i o práci a s tím spojené určité sociální jistoty. Znovu nabytí tohoto oprávnění lze pouze za předpokladu úspěšného přezkoušení z odborné způsobilosti.

Proto bych navrhoval (z hlediska motivace a ochrany „slušných řidičů“, neboť „neslušný řidič“ na toto stěží dosáhne) určitá opatření, např. „jezdíš podle předpisů, nemáš žádné nasbírané body“, na konci každého kalendářního roku budeš mít připsány jeden nebo dva body na konto. Toto by ale muselo projít diskusí mezi odborníky na bezpečnost v dopravě, Ministerstvem dopravy jako nejvyšším orgánem a musela by se přizpůsobit legislativa v tom, že v bodovém systému České republiky je výchozí stav bodů „0“ a za přestupky se body přičítají až do stavu 12 bodů, kdy přijde řidič o řidičské oprávnění.

Dále je dle mého pohledu a dlouhodobých zkušeností z práce jak začínajících, tak již zkušených řidičů, potřebné částečně upravit určitá ustanovení zákona o provozu na pozemních komunikacích, části „Bodový systém“, jako příklad uvádím:

- porušení ustanovení § 32 zákona o provozu na pozemních komunikacích – osvětlení vozidel – 1 bod;
- neoprávněné užití zvláštního výstražného světla modré barvy, popřípadě doplněného zvláštním zvukovým zařízením, toto vztahené k § 41 zákona o provozu na pozemních komunikacích – jízda vozidel s právem přednostní jízdy – 1 bod.

Pokud porovnáme tyto dva přestupky z pohledu bezpečnosti silničního provozu, řidič staršího vozidla, které ještě nemá automatické zapínání potkávacích světel a tato světla zapomene nasvítit, přes den při bezproblémové viditelnosti bude při silniční kontrole potrestán jedním bodem, jako řidič, který si na vlastní vozidlo umístí neoprávněně maják modré barvy, a tím ohrožuje bezpečnost silničního provozu. Pokud si zde položíme otázku, co je více nebezpečné, odpověď musí být neoprávněné užití modrého majáku, a tím si vynucující práva stanovená zákonem.

Další samostatnou kapitolou jsou sankce za jednotlivé přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. V blokovém řízení jsou za jednotlivé přestupky sankce (pokuty) stanoveny jednoznačně dle §22 odst. 10 bod 1 až 4 zákona o přestupcích. Řidiči, který spáchá dopravní přestupek, na místě samém policista určí pokutu dle ustanovení platné legislativy a oznámí body, které tomuto přestupku náleží. Přestupek, za který se podle tohoto zákona ukládá zákaz činnosti, nelze projednat v blokovém řízení. Při řešení přestupku úředník obecního úřadu obce s rozšířenou působností na odboru dopravy vychází z tohoto zákona konkrétně z bodů 4 až 9 § 22 ve znění citovaného zákona, kde jednotlivé sankce již nejsou jednoznačně stanoveny a jsou v kompetenci subjektivního názoru, přístupu a rozhodování zaměstnance obecního úřadu. Zastávám i názor, že přes odůvodněný postup může dojít při řešení protiprávního jednání k objektivnímu ovlivnění pověřené úřední osoby při aplikaci správního vztahu. Naprosto nechci zpochybňovat kvality a bezúhonnost těchto pracovníků, ale hodnocení „pokuta od do“ jednoznačně nahrává systému „domluv se“. Jako příklad opět uvádím § 22 odst. 3 bod 6) „*Pokuta od 5 000 do 10 000 Kč se uloží za přestupek podle odstavce 2. Odstavec 2 Přestupku se dále dopustí ten, kdo jako provozovatel vozidla nezná údaje o totožnosti osoby, které svěřil nebo přikázal vozidlo k řízení.*“³³ Na tomto příkladu je vidět jednoznačný přestupek, nejednoznačná pokuta.

Domnívám se, že přestupky na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu by měly být rozpracovány podrobněji, hlavně co se týká sankcí ve správním

³³ Česká republika. Zákon č. 200/1990 Sb. : o přestupcích. In *Úplné znění*. 2007, 35, s. 275–294.

řízení. Mělo by být každému jasné, jaký přestupek spáchal a jaká sankce bude následovat. Toto téma by mělo být pro odborníky na právo a bezpečnost neustále prioritou. Z každodenního života, sledování hromadných sdělovacích prostředků jako televize a tisku i odborné literatury je zřejmé, že bodový systém se neustále vyvíjí, což z pohledu bezpečnosti je dobře.

4.1 Komparace Českého bodového systému s bodovým systémem

Německé spolkové republiky

Německý systém pochází z konce 70. let 20. století a je považován za nejpropracovanější. V SRN byl již v roce 1990 zaveden systém hodnocení přestupků řidičů pomocí (trestných) bodů. Bodové konto má 18 bodů. Body se přičítají jen za přestupky, za něž je udělena pokuta více než 40 EUR. Rozeznávají se dvě úrovně provinění a těm odpovídají i dvě formy finančního postihu (pokut). Za menší provinění je uděleno peněžité napomenutí, tzv. varovací, výstraha (Verwarnungsgeld). Rozsah 5–35 EUR. Za závažnější přestupky je nutno počítat s peněžitou pokutou, ta se vyměřuje pokutovým výměrem (Bussgeldbescheid). Tyto dva výměry se od sebe podstatně odlišují, nejen výší peněžního postihu, ale také tím, že druhý uvedený je spojen se záznamem 1–4 bodů do bodového konta řidiče. Zpravidla jsou trestáni řidiči za přestupky bodově jen v případě, je-li někdo přestupkem ohrožen. Jednotlivé přestupky jsou hodnoceny 1 až 7 body. Bodová konta spravuje centrální spolkový registr Spolkového úřadu pro automobilovou dopravu (Kraftfahrtbundesamt) ve Flensburgu.

- Při dosaženém počtu do 7 bodů se za absolvování semináře odečtou 4 body.
- Při dosažení počtu 8–13 bodů dostane řidič informaci o počtu bodů s varováním, za absolvování semináře se odečtou 2 body.
- Při dosažení počtu 14–17 bodů je řidiči přikázán zdokonalovací seminář a doporučen dopravně-psychologický test (tzv. Idiotentest), za absolvování zdokonalovacího semináře se odečtou 2 body.
- Při dosažení 18 a více bodů je odebrán řidičský průkaz na nejméně 6 měsíců a navrácen až po úspěšném složení dopravně-psychologického testu.³⁴

³⁴ MACHAČKA, I. *Katalogy pokut a jak předejít dopravním přestupkům v Německu*. Pardubice : Systemconsult, 2005. s. 100. ISBN 80-85629-23-2.

Moderní bodové systémy také navíc umožňují řidiči svým vlastním přístupem a aktivitou ovlivnit konečné rozhodnutí o odebrání řidičského oprávnění. Dochází tak k přímé motivaci chování řidiče.

Oproti tomu stav v ČR – česká verze bodového systému, mnohdy až demonizovaného, je podstatně přísnější než platí u našich sousedů. Dalo by se spočítat i o kolik.

Podílejí se na tom následující faktory.:

- bodové konto českého řidiče je od počátku méně tučné. (k dispozici je jen 12 bodů);
- postihy za jednotlivé přestupky jsou více citelné;
- neexistuje tolik možností znovuzískání bodů.

Kromě toho německá norma zavádí odečet bodů zpravidla tam, kde byl někdo ohrožen. U řady bodových hodnocení je ohrožení jiného účastníka silničního provozu dokonce podmínkou. Podle katalogu pokut (Bussgeldkatalog-Verordnung – BKatV.)³⁵ jsou postihovány přestupky z nedbalosti. Úmyslné skutky nejsou do katalogu pokut zahrnuty. Trestné činy spáchané v souvislosti se silniční dopravou řeší trestní zákoník (Strafgesetzbuch) a pravidla trestního řízení (Strafprozessordnung).³⁶

³⁵ Německo. Bußgeldkatalog - Verordnung (BKatV). In *BGBI.* 2009. Dostupný také z WWW: <http://www1.adac.de/images/BussgKatal_gesamt-klein_tcm8-248551.pdf>.

³⁶ Německo. Strafgesetzbuch (StGB). In *BGBI.* 2011, 418 s. Dostupný také z WWW: <<http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/stgb/gesamt.pdf>>.

5 MÍSTO A ÚLOHA AUTOŠKOLY JAKO ZÁKLAD VÝCHOVY A VÝCVIKU ŘIDIČŮ V PODMÍNKÁCH SOUČASNĚ PLATNÝCH BEZPEČNOSTNĚ PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ

Autoškolství má v České republice nezastupitelnou úlohu při výchově řidičů, a to jak s ohledem na jejich teoretické a praktické znalosti zaměřené na pravidla silničního provozu a řízení motorových vozidel, tak i na celkové chování občanů jako účastníků silničního provozu.³⁷ Zde je potřeba si uvědomit, že autoškoly jako takové působí svojí činností (zaměřením) na širokou veřejnost, ať již při samotném základním posláním autoškoly, výuce uchazečů k získání řidičského oprávnění jednotlivých skupin nebo dalších souvisejících činnostech, např. při školeních řidičů tzv. referentských vozidel různých firem nebo široké veřejnosti. Toto má nezastupitelný význam z hlediska celospolečenského problému nazývaného Bezpečnost silničního provozu.³⁸ Musíme si uvědomit, že na základních školách se tematické bezpečnosti a pravidel silničního provozu věnuje velmi málo prostoru, takže mladí lidé se setkávají s touto tematikou hlouběji až na prvních kurzech autoškoly. Toto klade nemalé nároky na učitele autoškoly teoretické a praktické výuky a jejich další profesní vzdělávání a sledování vývoje v dané oblasti.

Učitelem autoškoly se může stát pouze osoba, která splňuje podmínky zákona o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel § 21. Vyučovat jednotlivé předměty, s výjimkou zdravotní přípravy, mohou osoby, které jsou držiteli profesního osvědčení.³⁹ Dále je zde specifikováno, kdo může být držitelem profesního osvědčení. Je to osoba, která má ukončené střední vzdělání zakončené maturitou, dovršila věku 24 let, podrobila se dopravně psychologickému vyšetření s kladným výsledkem, absolvovala základní školení a zkoušku na Krajském úřadu dle místa podnikání autoškoly, která ji na zkoušku přihlásila a je držitelem řidičského oprávnění skupiny nebo podskupiny, k jehož získání provádí výcvik nejméně tři roky. Je potřeba si uvědomit, že povolání učitele autoškoly je velmi náročné jak na odborné

³⁷ 100 let přípravy řidičů v České republice. *Autoškolské noviny*. Leden 2009, 1, s. 4-5.

³⁸ ŠMÍDOVÁ, M. *Neznalost zákona neomlouvá : Změny v dopravních zákonech platné od 1. 4. 2008*. 1. Praha : ASPI a. s., 2008. s. 160. ISBN 978-807357-353-9.

³⁹ BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J. *Zákon č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel s komentářem*. Praha : Venice Music Production, 2009. s. 23. ISBN 80-902948-4-7.

znalosti, tak na psychologii a komunikační schopnosti. Z mého pohledu a dlouhodobých zkušeností z povolání učitele autoškoly musím též konstatovat, že pro tuto profesi je potřeba mít také částečné pedagogické zkušenosti a znalosti, např. kdysi povinné „pedagogické minimum“. Toto sice zákon nestanoví jako podmínku, ale já se domnívám, že tyto znalosti jsou pro tuto profesi důležité. Musíme si uvědomit, že teoretická příprava žadatelů o řidičské oprávnění i přednášky na školeních řidičů, které k této profesi neodmyslitelně patří a jsou z hlediska silniční bezpečnosti velmi významné. Pokud učitel svojí přednáškou v hodinách výuky teorie nezaujme posluchače, nemá toto správnou zpětnou vazbu.

Stěžejným zákonem ve výchově a vzdělávání řidičů je zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a zákon o provozu vozidel na pozemních komunikacích.

Zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel v § 1 Předmět úpravy, zapracovává příslušné předpisy Evropského společenství a upravuje:

- a) podmínky pro provozování autoškol,
- b) způsob provádění výuky a výcviku žadatelů o získání odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a práva a povinnosti žadatelů o získání řidičského průkazu,
- c) práva a povinnosti provozovatelů a učitelů autoškol,
- d) podmínky pro udělování a odnímání osvědčení pro učitele výuky a výcviku, průkazu zkušební komisaře,
- e) způsob provádění zkoušek,
- f) způsob provádění výuky a výcviku v rámci zdokonalování odborné způsobilosti řidičů,
- g) požadavky na fyzickou nebo právnickou osobu při výuce a výcviku v rámci zdokonalování odborné způsobilosti,
- h) vydávání průkazů profesní způsobilosti řidiče,
- i) přezkoušení z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel v bodovém systému,
- j) působnost správních orgánů a státní dozor.⁴⁰

⁴⁰ BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J. *Zákon č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel s komentářem*. Praha: Venice Music Production, 2009. s. 23. ISBN 80-902948-4-7.

Jak již ukázal §1 Předmět úpravy, zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. se dotýká velkého spektra řidičů. Jsou to začínající řidiči, řidiči vlastníci některou skupinu řidičského oprávnění, řidiči, kteří si toto oprávnění rozšiřují, řidiči kteří jsou přezkušováni při vrácení řidičského oprávnění, tzv. přezkoušení z odborné způsobilosti, dále řidiči „profesionálové“ vlastníci profesní průkaz řidiče při pravidelném školení, a také řidiči, kteří procházejí školením a přezkoušením k získání profesního průkazu. Tento zákon se dotýká také zaměstnanců státní správy vykonávající státní odborný dozor nad činností autoškol, akreditovaných školících středisek a zkušebních komisařů a jejich samotné činnosti.

Z pohledu zvoleného tématu se budu věnovat části zákona o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, kde je rozpracována výuka a výcvik žadatelů o řidičské oprávnění.

K výuce a výcviku do autoškoly může být přijata pouze osoba, která splňuje podmínky §13 tohoto zákona, tj. podá písemnou žádost, ke dni ukončení výuky a výcviku dosáhne zákonem předepsaného věku pro udělení příslušné skupiny řidičského oprávnění (§ 13 zákona o provozu na pozemních komunikacích), není nezpůsobilá k právním úkonům, je zdravotně způsobilá k řízení motorových vozidel (§ 84 zákona o provozu na pozemních komunikacích), má na území České republiky trvalý nebo přechodný pobyt, plní další podmínky, pokud je pro získání řidičského oprávnění vyžaduje zvláštní zákon a není ve výkonu sankce nebo trestu spočívající v zákazu řízení motorových vozidel.

V § 14 až § 20 zákon stanovuje druhy výuky a výcviku který je oprávněna autoškola poskytnout. Jsou to:

- základní výuka výcvik
- sdružená výuka a výcvik
- rozšiřující výuka a výcvik
- výuka a výcvik podle individuálního studijního plánu
- doplňovací výuka a výcvik

Autoškoly mohou provádět výuku a výcvik jednotlivých skupin řidičského oprávnění (§ 81 zákon o provozu na pozemních komunikacích) podle druhu registrace udělené příslušným Obecním úřadem obce s rozšířenou působností podle sídla provozovny po doložení všech skutečností stanovených zákonem o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel.

Řidičské oprávnění opravňuje jeho držitele k řízení motorového vozidla zařazeného do příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění.⁴¹

V § 81 zákona o provozu na pozemních komunikacích. jsou vymezeny skupiny a podskupiny řidičského oprávnění.

Pro potřeby mé práce si uvedeme pouze základní skupiny:

Skupina „A“ opravňuje k řízení motocyklů s postraním vozíkem nebo bez něj.

Dále se dělí na:

- „AM“ mopedy a malé motocykly s maximální konstrukční rychlostí 45 km/h
- „A1“ lehké motocykly o objemu válců nepřesahující 125 cm a výkon nejvýše 11 kW
- „A“ o výkonu do 25kW nebo poměr výkon/hmotnost nepřesahující 0,16 kW/kg označovaných též „A18“
- „A“ s výkonem nad 25 kW nebo s poměrem výkon/hmotnost přesahujícím 0,16 kW/kg označovaném též jako skupina „A21“

Skupina „B“ opravňuje k řízení motorových vozidel jejichž maximální přípustná hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg a nejvýše 8 místy k sezení, kromě místa řidiče. K tomuto vozidlu může být připojeno přívěsné vozidlo o maximální hmotnosti nepřevyšující 750 kg. Traktorů a pracovních strojů samojízdných, jejichž maximální přípustná hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg.

Skupina „C“ opravňuje k řízení motorových vozidel jejichž maximální hmotnost převyšuje 3 500 kg. K tomuto vozidlu smí být připojeno přípojně vozidlo, jehož maximální přípustná hmotnost nepřesahuje 750 kg.

Skupina „D“ opravňuje k řízení motorových vozidel pro přepravu osob s více než 8 místy k sezení, kromě místa řidiče, k tomuto vozidlu smí být připojeno přípojně vozidlo, jehož maximální přípustná hmotnost nepřesahuje 750 kg.

Skupina „T“ opravňuje k řízení traktorů a samojízdných pracovních strojů, k motorovému vozidlu smí být připojeno přípojně vozidlo.

Ke všem motorovým vozidlům s výjimkou skupin „A“ a „T“, smí být připojeno pouze přípojně vozidlo do maximální přípustné hodnoty 750 kg. Pro připojení

⁴¹ Česká Republika. Ministerstvo dopravy ČR. Zákon č. 361/2000 Sb. : o provozu na pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů Česká republika*. 2000, 98, s. 4570-4616.

přívěsných vozidel s přípustnou hmotností nad 750 kg musí být vykonán výcvik a výuka na skupinu „E“ přívěsy nad 750 kg a složena závěrečná zkouška.

V § 83 tohoto zákona je stanoven minimální věk pro jednotlivé skupiny a podskupiny řidičského oprávnění.

- skupina „AM“ – 15 let
- skupina „A1“ – 16 let
- skupina „T“ – 17 let
- skupiny „A“ do 25 kW, „B“, „C“ – 18 let
- skupiny „A“ nad 25 kW, „D“ – 21 let

Autoškola poskytne žadateli o některé z uvedených řidičských oprávnění výuku a výcvik podle předem stanovené dohody, buď formou tzv. kurzu, kde si uchazeči osvojují teoretické znalosti podle učební osnovy pro základní výuku, nebo formou výuky a výcviku podle individuálního studijního plánu, kde si teorii žadatel osvojí samostudiem a dochází pouze na konzultace stanovené učební osnovou.⁴² Z mých dlouhodobých zkušeností je teoretická příprava formou tzv. kurzů z hlediska bezpečnosti silničního provozu, dostatečného vysvětlení problematiky silničních předpisů a předpisů souvisejících velmi potřebná u začínajících řidičů, tzn. řidičů bez větších zkušeností se silničním provozem jako takovým. Tento postup umožňuje dostatečný časový prostor pro přípravu žadatelů. Druhá možnost výuky kterou zákon umožňuje je tzv. dálkové studium neboli studium podle individuálního studijního plánu. Tento styl výuky se podle mnou nabytých dvacetiletých zkušeností používá u uchazečů o rozšíření řidičského oprávnění ze skupiny „B“ osobní automobil, na další skupiny řidičského oprávnění, nejčastěji na skupinu „C“ nákladní automobil nebo „E“ přívěsy. Je to logické s přihlédnutím k současné situaci, jak pracovní, tak celospolečenské. Zde vycházím z předpokladu, a praxe to potvrzuje, že pokud někdo vlastní řidičské oprávnění na osobní automobil, má již zkušenosti ze silničním provozem a používá „základní pravidla silničního provozu“, což znamená, že se orientuje v provozu a pravidlech, i když samozřejmě pozapomene určitá ustanovení, hlavně souvisejících předpisů, které uchazeč musí znát především kvůli úspěšnému složení testové zkoušky, ale v praxi je použije minimálně. Jako příklad uvádím: určité úkony úředníků státní správy na dopravních odborech v souvislosti s převody a odhlašování motorových

⁴² BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J. *Zákon č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel s komentářem*. Praha: Venice Music Production, 2009. s. 134. ISBN 80-902948-4-7.

vozidel, které se objevují v testových otázkách. Tento individuální přístup je v tomto případě naprosto opodstatněný a dostačující, jelikož slouží k oživení již dříve nabytých znalostí a k vysvětlení nových ustanovení.

Přehled hodin teorie pro jednotlivé skupiny řidičských oprávnění je v přílohách zákona o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. S přihlédnutím k celospolečenskému vývoji bezpečnosti silničního provozu a jeho dalším důsledkům musím konstatovat, že co se týká počtu hodin výuky teorie v autoškolách (pokud se provádí ve znění zákona) je dostačující s jednou připomínkou. Z mých osobních zkušeností bych řekl, že by bylo lepší méně se věnovat konstrukci vozidel, ale více se zaměřit na zásady bezpečné jízdy a defenzivní způsob jízdy, což je z hlediska bezpečnosti silničního provozu velmi potřebné. Toto je samozřejmě potřeba promítnout i do ustanovení zákona o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel § 41 Zkouška ze znalostí ovládání a údržby vozidla. Pokud si toto porovnáme s trendem vývoje motorových vozidel, tato zkouška nemá s bezpečností silničního provozu nic společného, pouze uchazeče o řidičské oprávnění stresuje. Zde by stačilo do testů vložit jednu otázku z jednoduché údržby, kterou má znát každý řidič.

Další kapitolou je praktický výcvik, který je z pohledu bezpečnosti na pozemních komunikacích velmi důležitý a dle zkušeností také rozhodující. Zde, na základě dlouhodobých zkušeností s touto problematikou, musím říci, že praxe a teorie jsou spojitě nádoby. Kdo nezná pravidla silničního provozu, nemůže dobře jezdit. Toto je jedna základní a neoddiskutovatelná poučka. Při sledování této tematiky, kolik hodin jízdy pro jednotlivé skupiny, se odborníci nemohou shodnout. Toto se neustále probírá i na různých seminářích pořádaných např. Asociací autoškol.

Položme si otázku: Je tento systém dostačující, nebo jsou potřeba změny? Řízení vozidla je z velké míry záležitost praxe. Vycházím ze svých zkušeností, a proto mohu říci, že čím více kilometrů žáci autoškol najezdí při výcviku, tím lépe budou připraveni na samostatnou činnost řidiče. Zákon vymezuje počet hodin pro jednotlivé kategorie, stanovené přílohou 3 zákona o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, § 27 tohoto zákona dále stanovuje, že jedna vyučovací hodina v autošcole trvá 45 minut. Při jednom vyučovacím cyklu může žadatel ujet maximálně dvě vyučovací hodiny, to je 90 minut. Jako vzorek pro analýzu použijeme výcvik řidičského oprávnění skupiny „B“ osobní automobil.

Tento výcvik je rozdělen do tří etap:

I. etapa AC (autocvičiště) – 2 hod., MP (minimální provoz) – 5 hod.,

II. etapa SP (střední provoz) – 12 hod.,

III. etapa SP – 9 hod.

Dále je zde stanoveno: 2 hod. PV – ÚV (praktický výcvik údržby vozidla) a 4 hod. PV – ZP (praktický výcvik zdravotnické přípravy) dohromady 34 hodin.⁴³

Pokud sečteme hodiny řízení, dojdeme k číslu 28 hodin. Jak již bylo dříve nastíněno, 1 vyučovací hodina trvá 45 minut. Před jízdou musí žadatel provést určité úkony, jako je např. běžná kontrola vozidla před jízdou, seřízení sedačky, zpětných zrcátek apod., což zabere nějaký čas, o který se zkracuje samotný výcvik v řízení. Zákon umožňuje žadateli v jednom dnu odjet 2 vyučovací hodiny. To znamená, že žadatel o řidičské oprávnění skupiny „B“ v autoškole absolvuje 14 jízd v délce 90 min, což je 1 260 minut za volantem vozidla. Dále je potřeba si uvědomit, že praktický výcvik v řízení vozidla není jenom jízda vpřed, ale i další činnosti spojené s řízením vozidla, jako rozjíždění, parkování apod., takže při ideálním stavu je žadatel schopen v průměru za jednu jízdu (90 min.) ujet maximálně 40 km. Při 14 jízdách je to 560 km za volantem osobního automobilu. Zde si položme otázku, je tento počet ujetých kilometrů dostačující, nebo ne? Jak jsem již dříve uvedl, řízení vozidla je záležitost praxe v návaznosti na teoretické znalosti. Ze svých zkušeností vím, že pro složení závěrečné zkoušky je tento systém celkem dostačující.

Domnívám se, že pro zvýšení bezpečnosti na našich silnicích by stálo za úvahu tento zákon novelizovat ve smyslu minimálního projezdu kilometrů dle výcviku jednotlivých skupin řidičského oprávnění. Každý uchazeč by byl před začátkem výcviku v autoškole seznámen s množstvím kilometrů, které musí při výcviku odjezdit, a toto by vždy po jízdě podepsal do knihy jízd. Musely by se určit maximální denní projezdy a čas strávený za volantem výcvikového vozidla a další náležitosti, jako např. rozdělení výcviku do jednotlivých etap řízení na určitých druzích pozemních komunikací, ve dne, v noci, za podmínek zohlednění hustoty provozu apod. Toto je samozřejmě na uvážení odborníků na bezpečnost silničního provozu a výchovu budoucích řidičů.

⁴³ BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J. *Zákon č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel s komentářem*. Praha: Venice Music Production, 2009. s. 134. ISBN 80-902948-4-7.

Další zásadní problém vidím v rozšíření řidičského oprávnění ze skupiny „C“ (nákladní automobil) na skupinu „C+E“ (jízdni souprava tvořená nákladním automobilem a přípojným vozidlem s maximální přípustnou hmotností nad 750 kg).

Před platností zákona o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel musel řidič dokazovat praxi v řízení nákladního automobilu. Současná právní úprava tuto praxi již nepožaduje, tím ale zároveň staví dva druhy uchazečů o rozšíření na skupinu „C+E“ do jedné roviny. Dle přílohy 3 tohoto zákona je pro potřeby rozšíření řidičského průkazu potřeba odjezdit 8 hodin s vozidlem autoškoly. Ze své praxe mohu potvrdit, že u řidičů nákladních automobilů, kteří tuto činnost vykonávají jsou tyto hodiny praktických jízd dostačující. Ovšem u uchazečů o tuto skupinu řidičského oprávnění, kteří získali skupinu „C“ (nákladní automobil) již dříve, a s řízením tohoto vozidla nemají dlouhodobější zkušenosti, je z mého pohledu a pohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích těchto hodin nedostatečný počet.

Svá výše uvedená tvrzení dokládám statistickým přehledem při jehož zpracování jsem využil podkladů mnou provozované autoškoly TOLLINGER s. r. o. a autoškoly ILT s. r. o., Masarykova 380, Milevsko. Při zpracování jsem vycházel z evidenčních knih, a to od 1. 1. 2008 do 31. 12. 2010.

Tab. 5: Věkové složení absolventů autoškoly zaokrouhlené na 1 desetinné místo⁴⁴

Skupina Ř. P.	Průměrný věk žadatelů o Ř. P.	Sledovaný počet uchazečů
A1	16,2	60
A18	18,4	91
A21	28,1	83
B	19,5	248
C	28,5	81
C+E	33,1	175

⁴⁴ Vlastní zdroj – interní databáze (evidenční knihy) autoškol TOLLINGER s. r. o. a ILT s. r. o.

Tab. 6, 7: Průměrný počet uchazečů podle věkových skupin v % zaokrouhlený na 1 desetinné číslo⁴⁵

Skupina Ř. P.	A1		A18			A21			
Věk uchazečů	16	17	18	19	20	21	22-25	26-35	36 a více
Průměrný počet uchazečů	84,6 %	15,4 %	78,2 %	12,7 %	8,6 %	28,8 %	46,9 %	23,2 %	1,1 %

Skupina Ř. P.	B			C				C+E			
Věk uchazečů	18–20	21–35	36–50	18–20	21–35	36–50	50 a více	18–20	21–35	36–50	50 a více
Průměrný počet uchazečů	82,6 %	15,8 %	1,6 %	14,3 %	64,3 %	19,6 %	1,8 %	11,2 %	42,1 %	38,1 %	8,6 %

Tab. 8: % úspěšně složených prvních zkoušek zaokrouhlené na 1 desetinné místo⁴⁶

Skupina Ř. P.	Testy z PPV	NKÚ	PJ
A1	84,9 %	90,6 %	85,4 %
A18	85,3 %	89,6 %	90,5 %
A21	93,1 %	98,1 %	93,1 %
B	85,9 %	96,6 %	89,9 %
C	95,2 %	97,4 %	88,1 %
C+E	91,3 %	96,1 %	85,6 %

V současné době jsou z pohledu odborníků na autoškolství a bezpečnost silničního provozu nejvíce skloňována témata výcvik skupiny „A“ (motocykly) a řidičské oprávnění na „zkoušku“. Ze statistik, které jsem zpracoval pro mou bakalářskou práci, vyplývá, že výcvik kategorie „A“ je nejvíce problémový u skupiny „A1“ a „A18“. U této přípravy řidičů je třeba zohlednit psychické, a hlavně fyzické předpoklady uchazečů – žáků autoškoly. Současný systém výuky v ČR, kdy učitel při výcviku a zkušební komisař při zkoušce sedí za žákem na motocyklu vybaveném druhým ovládním, je dle mého pohledu a praktických zkušeností velmi nepraktický až

⁴⁵ Vlastní zdroj – interní databáze (evidenční knihy) autoškol TOLLINGER s. r. o. a ILT s. r. o.

⁴⁶ Vlastní zdroj – interní databáze (evidenční knihy) autoškol TOLLINGER s. r. o. a ILT s. r. o.

špatný. Dle fyzikálních zákonů jízdy na motocyklu musí těžší vozit lehčího. Při výcviku a závěrečné zkoušce skupiny „A1“ řídí a veze 16letý uchazeč podstatně lehčí podstatně těžšího učitele, popř. zkušebního komisaře. Moje statistika dosvědčuje, že při závěrečné zkoušce kategorie „A1“ je procento neúspěšnosti praktické zkoušky největší. U kategorie „A18“, kdy jsou již žáci starší a fyzicky vyspělejší a většinou již vlastní skupinu „A1“, a tím disponují praktickými zkušenostmi řízení motocyklu, se procento neúspěšnosti snižuje s tím, že tato vývojová tendence je patrná samozřejmě i u skupiny „A21“, kdy se procento neúspěšnosti pohybuje okolo 7 %. Z uvedených důvodů bych se přikláněl k zavedení systému např. SRN, kdy žák jede na motocyklu sám a učitel nebo zkušební komisař ho následuje a kontroluje jeho činnost z osobního automobilu. Pokud by byl tento systém výcviku zákonně zaveden v podmínkách ČR, což by jsme my praktici z autoškol přivítali, je třeba využít znalostí a zkušeností ze zemí, kde tento systém již dlouhá léta úspěšně funguje.

Dílčí závěr

Je třeba si uvědomit a zkušenosti to potvrzují, že za posledních 20 let došlo k věkové diferenciaci určitých skupin řídičského oprávnění v závislosti na vývoji společnosti po roce 1990. Z mých statistik vyplývá, že u řídičského oprávnění skupin „C“ a „C+E“ se věk žadatelů posunul směrem „nahoru“, k hranici 30 let. Toto je přirozená tendence a důsledek zrušení výkonu vojenské základní služby, kdy byli v podmínkách ČR připravováni ročně tisíce řídičů v rámci předvojenské výchovy v autoškolách Svazarmu. Těmto řídičům „brancům“ bývalo 18–19 let, tudíž příprava řídičů probíhala v tomto jejich fyzickém období, a tito se vraceli po absolvování tří měsíčního vojenského krátkodobého řídičského kurzu a získané praxi v rámci výkonu vojenské základní služby do civilního sektoru a mnohdy se stávali připravenými řídiči z povolání tzv. profesionálové. Dále je možno vysledovat opačnou tendenci u řídičského oprávnění sk. „B“, kde se věk posouvá podle mých znalostí a zkušeností na úroveň 19,5 let věku žadatelů.

Výše uvedené skutečnosti mě přivádějí k tomu, že jsem donucen konstatovat, že na základě určitých snah evropských států, tzn. i České republiky o zavedení institutu řídičského oprávnění na zkoušku, zde dochází k určitému rozporu. Důvody vidím v tom, že podle statistiky zveřejněné ministerstvem dopravy ČR nejvíce řídičů kteří dosáhli 12 bodů, a tím ztratili způsobilost řízení motorového vozidla bylo ve věku 23 let (1 276 řídičů). Je pravdou, že s rostoucím věkem má jejich počet sestupnou tendenci. Za 4 roky fungování bodového systému v ČR přišlo o řídičský průkaz 27 486 řídičů poté,

co nasbírali 12 bodů za dopravní přestupky.⁴⁷ Tzn. zavedení institutu řídičského oprávnění na tzv. zkoušku v zápětí po získání řídičského oprávnění na 2 roky se i na základě této skutečnosti může minout svým uvažovaným a požadovaným účinkem.

Z pohledu autoškol i z celospolečenského pohledu, jelikož výuka a výcvik budoucích řídičů zasahují do všech sociálních vrstev společnosti (většina občanů starších 18 let vlastní řídičské oprávnění), je potřeba tuto činnost neustále rozvíjet, sjednocovat s ostatními státy Evropské unie k větší bezpečnosti silničního provozu jak na území České republiky, tak na silnicích Evropy.

⁴⁷ Každý sedmý řídič přišel o body. *Haló noviny*. 21.7.2010, 146, s. 10.

6 AKREDITOVANÉ ŠKOLÍCÍ STŘEDISKO JAKO VYŠŠÍ STUPEŇ VZDĚLÁVÁNÍ ŘIDIČŮ NÁKLADNÍCH AUTOMOBILŮ A AUTOBUSŮ

Evropský parlament a Rada evropské unie vydaly směrnici 2003/59/ES o výchozí kvalifikaci a pravidelném školení řidičů nákladních vozidel a autobusů. Tato směrnice byla projednána legislativními orgány České republiky (Poslaneckou sněmovnou a Parlamentem PČR), byla zpracována do zákona o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel jako novela tohoto zákona pod číslem 374/2007 Sb., a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákona o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů a zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů. Senát PČR projednal tuto novelu ve dnech 5. 12.–6. 12. 2007 a zaujal k ní následující stanovisko.

Dle vládního návrhu zákona

Senátní tisk č. 125 – Návrh zákona, kterým se mění zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu - autoškolský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Upravuje se způsob a rozsah zdokonalování odborné způsobilosti řidičů podle evropské směrnice.

Hlavním účelem předkládané novely tohoto zákona je zpracování požadavků Směrnice 2003/59/ES o výchozí kvalifikaci a pravidelném školení řidičů některých silničních vozidel pro nákladní nebo osobní dopravu, do českého právního řádu v minimálním nezbytném rozsahu.

Bez zpracování této směrnice by čeští řidiči nákladních vozidel a autobusů od září 2008, nemohli být držiteli dokladu, který by je opravňoval společně s řidičským průkazem k řízení těchto vozidel na území EU.

Navržený zákon především nově upravuje celou oblast zdokonalování odborné způsobilosti těch řidičů nákladních vozidel a autobusů, u kterých je řízení těchto vozidel hlavním předmětem jejich podnikání nebo hlavní pracovní náplní jako zaměstnanců.

Doplněním právní úpravy zákona, která nesouvisí s transpozicí zmíněné směrnice, a které bylo přijato jako pozměňovací návrh Poslaneckou sněmovnou, je úprava zdokonalování k odborné způsobilosti řidičů, kteří mají zaznamenány v registru řidičů body v rámci bodového hodnocení. Jde o úpravu účasti na tzv. školení bezpečné jízdy a za tuto účast může řidič požádat o odečtení určitého bodu z registru řidičů (tj. jsou zaváděna střediska zdokonalování jízdy, kde vzniká možnost odečíst si některé body).

Evropská unie chce zavést systém zdokonalování odborné způsobilosti i do zemí, které ho dříve neměly. Česká republika však jistý systém na průkaz profesní způsobilosti pro své řidiče nákladních vozidel a autobusů má již léta. Změna je v tom, že aplikací této směrnice se podrobněji stanoví pravidla o tom, jak školení a zkoušky mají probíhat. Na druhé straně směrnice přináší jisté změkčení našeho současného stavu. Jedná se zejména o to, že podle dnešního právního řádu mohou u nás řídit jisté druhy nákladních vozidel nebo autobusy pouze držitelé řidičského průkazu, kteří jsou starší 21 let. Uvedená evropská norma snižuje tento věk na 18 let (i když jsou stanoveny tvrdé podmínky za jakých toho lze dosáhnout – např. školení, které má dvojnásobný rozsah, co do počtu hodin a zkušebních jízd).

V souvislosti s existencí nového bodového systému se vždy při projednávání jakýchkoliv úprav zákona o pozemních komunikacích rozproudí silná debata a efektivnosti zavedených opatření. K tomu je zapotřebí sdělit, že v tuto chvíli probíhá na ministerstvu dopravy příprava novely zákona č. 361 o provozu na pozemních komunikacích. To zřídilo pod vedením paní náměstkyně Kovalčíkové poměrně velký expertní tým, kde je zastoupena nejenom odborná veřejnost ale i poslanci a senátoři. V současné době existuje zhruba 860 pozměňovacích návrhů a připomínek. Výsledek projednávání: schváleno.⁴⁸

Česká republika byla první zemí Evropské unie, která tuto směrnici zapracovala do svého právního řádu a od 1. 4. 2008 se podle této směrnice a zákona o získávání

⁴⁸ ŠKALOUD, M. *W*www.skaloud.net [online]. 2002 [cit. 2011-02-10]. Senátor za obvod 21. Dostupné z WWW: <<http://info.skaloud.net/index.php3?act=senat&display=1066>>.

a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel postupuje jak při pravidelném školení, tak vstupním školení řidičů.⁴⁹

V úvodní části této směrnice Evropský parlament a Rada evropské unie stanovují důvody vzniku směrnice 2003/59/ES.

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2003/59/ES

ze dne 15. července 2003 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.

Evropský parlament a Rada Evropské unie

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na článek 71 této smlouvy, s ohledem na návrh Komise, s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru, po konzultaci s Výborem regionů, v souladu s postupem podle článku 251 Smlouvy, vzhledem k těmto důvodům:

(1) Podle čl. 5 odst. 1, 2 a 4 nařízení (EHS) č. 3820/85 musejí mít určití řidiči provozující silniční nákladní nebo osobní dopravu v závislosti na svém věku, kategorii používaného vozidla a dopravní vzdálenosti osvědčení o odborné způsobilosti v souladu s právními předpisy. Společenství o minimální úrovni výcviku pro některé řidiče silniční dopravy. Tuto minimální úroveň stanoví směrnice 76/914/EHS.

(2) Protože nařízení (EHS) č. 3820/85 se vztahuje jen na malé procento řidičů a jen málo členských států vyžaduje povinný výcvik řidičů, vykonává v současné době většina řidičů své povolání na území Společenství pouze na základě řidičského průkazu.

(3) Aby řidiči mohli vyhovět nové poptávce vznikající rozvojem trhu silniční dopravy, mají být předpisy Společenství uplatňovány na všechny řidiče bez ohledu na to, zda vykonávají své povolání jako osoby samostatně výdělečně činné nebo jako zaměstnanci a zda pro vlastní nebo cizí potřebu.

⁴⁹ KNĚŽÍNEK, J. Několik otázek a odpovědí o průkazech profesní způsobilosti řidiče : Musí řidiči na sedmihodinové kurzy pravidelného školení opravdu každoročně?. *Zpravodaj pro autoškoly*. 2010, 23, s. 2-3.

(4) Cílem stanovení nových předpisů Společenství je zajistit, aby prostřednictvím své kvalifikace získal řidič takové schopnosti, které mu umožní přístup k řidičskému povolání a jeho výkonu.

(5) Zejména povinnost mít výchozí kvalifikaci a podstupovat pravidelná školení má za cíl zlepšit bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a bezpečnost řidiče, včetně činností vykonávaných řidičem v době, kdy vozidlo stojí. Navíc má moderní povaha povolání řidiče mezi mladými lidmi vyvolat zájem o toto povolání a usnadnit nábor nových řidičů v době jejich nedostatku.

(6) Aby se předešlo nerovným podmínkám hospodářské soutěže, měla by se tato směrnice vztahovat na povolání řidiče vykonávané jak státními příslušníky členských států, tak státní příslušníky třetích zemí, kteří jsou zaměstnáni nebo využíváni podnikem usazeným v některém členském státě.

(7) Za účelem zjištění, zda řidič plní své povinnosti, by měly členské státy řidiči vydat osvědčení odborné způsobilosti (dále jen „osvědčení“), které potvrzuje jeho výchozí kvalifikaci nebo pravidelné školení.⁵⁰

Toto jsou základní teze evropské směrnice, ze kterých vyplývá snaha o sjednocení požadavků na práci řidičů nákladních automobilů a autobusů. Dále je to snaha o sjednocení profesního vzdělávání řidičů v Evropské unii formou pravidelných nebo vstupních školení za účelem zvýšení bezpečnosti provozu na evropských komunikacích. Zároveň klade vysoké nároky na zřizovatele školících středisek a stanovuje podmínky na vzdělání a praxi lektorů, kteří se podílejí na výchově řidičů.

V České republice patřilo historicky vzdělávání řidičů profesionálů do oblasti autoškolení. Až novela zákona o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel svěřuje zdokonalování odborné způsobilosti řidičů pro účely profesní způsobilosti provozovatelům školících středisek. Tím může být fyzická či právnická osoba, které krajský úřad udělil akreditaci k poskytování výuky a výcviku podle §49 tohoto zákona. Místní příslušnost krajského úřadu v tomto řízení se odvíjí od místa podnikání nebo sídla žadatele o akreditaci.

⁵⁰ Evropská unie. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/59/ES : ze dne 15. července 2003 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. In *Úřední věstník Evropské unie*. 2003, L 226/4, s. 441-455.

Krajský úřad udělí akreditaci k provozování výuky a výcviku na základě písemné žádosti, prokáže-li žadatel, že:

- je držitelem živnostenského oprávnění,
- splňuje další požadavky podle tohoto zákona a
- zaplatil správní poplatek

Další požadavky pro udělení akreditace jsou uvedeny v §50 tohoto zákona:

- mít vytvořen písemný plán výuky,
- mít právo k užívání nebytových prostor,
- mít vytvořen kontrolní systém pro sledování souladu výuky s plánem.

Nejdůležitější ustanovení §50 citovaného zákona je ustanovení o lektorech školících středisek, jejich vzdělání a praxi. Lektorem může být osoba, která má střední vzdělání s maturitní zkouškou v oborech souvisejících se silniční dopravou, dle prováděcí vyhlášky č. 156/2007 Sb., o zdokonalování odborné způsobilosti řidičů (dále jen prováděcí vyhláška k zákonu o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel), praxe 5 let v oblasti dopravy, nebo vyšší odborné vzdělání v oborech související se silniční dopravou a praxe 4 roky v oblasti silniční dopravy, nebo vysokoškolské vzdělání a 3 roky praxe v silniční dopravě. Toto jsou podmínky stanovené zákonem. Ze své praxe provozovatele školícího střediska zde musím doplnit, že toto jsou podmínky minimální. Jsem přesvědčen o tom, a praxe to jen potvrzuje, že lektor školícího střediska musí mít ještě nemalé pedagogické předpoklady, ctižádost k neustálému sebevzdělávání, schopnost zaujmout posluchače a komunikační schopnosti, což je pro úspěšného lektora rozhodující. Zákony a vyhlášky se neustále novelizují a lektor který nesleduje trendy vývoje ve svém oboru začne brzy stagnovat, není proto schopen nové věci přenášet na posluchače (řidiče). Tím vážne komunikace při přednáškách a není zpětná vazba od řidičů na dané téma. Toto má následně neblahý vliv na informovanost a tím i na bezpečnost silničního provozu. Zkušenosti a vzdělání získané na vysoké škole a všeobecný rozhled chci v budoucnu přenést do práce lektorů našeho školícího střediska.

Činnost školících středisek je potřeba rozdělit podle zákona o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel do dvou oblastí:

6.1 Legislativní úprava – exkurs k aplikaci § 48 zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel – Pravidelné školení

- předmětem pravidelného školení je prohloubení znalostí získaných při vstupním školení. Pravidelné školení se provádí formou výuky.
- Řidič se zúčastní pravidelného školení v celkovém rozsahu 35 hodin do konce pátého roku od data vydání profesního průkazu podle § 52. Pravidelné školení je rozděleno do ročních kurzů v rozsahu 7 hodin.⁵¹

Tohoto pravidelného školení se účastní řidiči, kteří již vlastní profesní průkaz. Jsou to řidiči, u kterých je řízení vozidla jejich pracovní náplní, a také řidiči, kteří si profesní průkaz řidiče udržují pro případ ztráty nebo změny zaměstnání. Dále můžeme tyto řidiče rozdělit na řidiče MKD (mezinárodní kamionová přeprava), řidiče, kteří se pohybují po území České republiky, a řidiče autobusů. Základním tématem tohoto pravidelného školení musí být Nařízení (ES) 561/2006, které stanovuje pravidla pro doby řízení, přestávky v řízení a doby odpočinku řidičů zajišťujících silniční přepravu zboží a přepravu cestujících. Cílem tohoto nařízení je především zlepšení pracovních podmínek řidičů, zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a snadnější provádění kontrol dodržování těchto pravidel. Druhým důležitým nařízením je Nařízení (EHS) 3821/85, které definuje technické podmínky analogového a digitálního tachografu, jejich používání a umístění ve vozidlech podle kategorie a roku první registrace.⁵²

Dalším významným prvkem na tomto základním školení jsou specifické starosti a problémy jednotlivých skupin řidičů. Je na lektorovi školícího střediska, aby na tyto podněty reagoval, snažil se a byl schopen dotazy fundovaně, konkrétně a věcně zodpovědět, seznámil posluchače s novinkami v oblasti legislativy týkající se silničního provozu a také s novinkami, které jsou připravovány na úseku bezpečnosti silničního provozu v České republice a v Evropské unii. V praxi se osvědčuje zpracování výpisu z rozhodujících normotvorných dokumentů jako např. Nařízení (ES) 561/2006, Nařízení (EHS) 3821/85, novelizovaného AETR pro potřeby řidičů profesionálů. Dále k tomuto přistupuje, aby lektoři střediska byli konzultativně k dispozici školeným profesionálním řidičům prakticky 24 hodin denně. V neposlední míře musí mít lektoři přehled

⁵¹ BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J. *Zákon č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel s komentářem*. Praha : Venice Music Production, 2009. s. 66-77. ISBN 80-902948-4-7.

⁵² *Rukověť řidiče pro země Evropské unie a Českou republiku : Nařízení 561/2006, 3821/85, AETR a české předpisy do kabiny*. 5. Pardubice : Systemconsult, 2010. s. 88. ISBN 978-80-85629-27-9.

o legislativě a vývoji dopravně bezpečnostní politiky minimálně v sousedních státech ČR apod.

6.1.1 Výsledky a závěry sociologického výzkumu periodicky školených profesionálních řidičů dle zákona č. 247/2000 Sb. novelizovaného zákonem č. 374/2007 Sb. účinného od 1. 4. 2008 v akreditovaném školicím středisku firmy TOLLINGER s. r. o.

V rámci přípravy zpracování mé bakalářské práce jsem se systematicky zabýval otázkou analýzy předpokladů školených profesionálních řidičů v mém akreditovaném školicím středisku. Vycházel jsem z počtu cca 1 100 školených řidičů vlastních profesní průkaz. K zobecnění výsledků jsem použil dotazník, viz přílohu I. Dospěl jsem k těmto následujícím závěrům a zevšeobecněním ze vzorku 10 % školených:

- průměrný věk školených řidičů 47,2 roku
- věková kategorie
 - 20–30 let 17 %
 - 30–40 let 24 %
 - 40–50 let 21 %
 - 50–60 let 27 %
 - 60–70 let 9 %
 - nad 70 let 2 %
- hledisko dosaženého vzdělání
 - základní škola 5 %
 - vyučen v oboru 72 %
 - středoškolské s maturitou 21 %
 - vysokoškolské 2%
- pracovní nasazení řidičů
 - jen v ČR 78 %
 - v ČR a EU 19 %
 - mimo EU 3 %

Školených řidičů, kteří v současné době k výkonu povolání profesní průkaz nepotřebují, ale přesto si jej udržují, je z celkového počtu 8 %.

Pasivní znalost cizího jazyka uvedlo:

- ruský jazyk 11 %
- německý jazyk 4 %
- anglický jazyk 1 %

Ostatní dotazovaní pasivní znalost cizího jazyka neuvedli.

Více jak 18 % dotazovaných uvedlo, že se stali profesionálními řidiči z důvodů řešení zaměstnanecké situace v posledních 15 letech (ztráta původního zaměstnání v oboru).⁵³

6.2 Legislativní úprava – exkurs k aplikaci § 47 zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel – Vstupní školení

Vstupní školení se provádí formou výuky a výcviku a je zakončeno zkouškou z profesní způsobilosti řidičů. Předmětem výuky a výcviku je získání a prohloubení znalostí:

- teorie pokročilého racionálního řízení a zásad bezpečné a defenzivní jízdy
- uplatnění vnitrostátních mezinárodních předpisů vztahujících se k silniční dopravě
- bezpečnosti provozu a ekologického provozu vozidla
- poskytování služeb a logistiky
- hospodářské prostředí a organizace dopravního trhu
- sociálně-právní prostředí v silniční dopravě
- zdravotních rizik a jejich předcházení v provozu na pozemních komunikacích
- prevence řešení mimořádných událostí.

Smyslem vstupního školení je získání výchozí kvalifikace řidiče. Po skončení vstupního školení prokazuje jeho absolvent získání výchozí kvalifikace zkouškou podle §52b zákona o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. Vstupní školení se skládá z teoretické části, kterou zákon nazývá výukou, a z praktické části, označené v terminologii zákona jako výcvik. Výuka a výcvik v rámci vstupního školení se provádějí v základním rozsahu 140 hodin. Vstupní školení

⁵³ Vlastní zdroj – interní databáze (třídní knihy) akreditovaného školicího střediska firmy TOLLINGER s. r. o.

v tomto rozsahu navazuje na směrnici 2003/59/ES, která v této souvislosti pojednává o takzvané zrychlené výchozí kvalifikaci. Další možností je výuka a výcvik vstupního školení v rozšířeném rozsahu 280 hodin. Volba, zda absolvovat vstupní školení v rozsahu 140 hodin nebo 280 hodin, závisí výlučně na rozhodnutí každého žadatele. Zákon nikomu povinnou účast na školení v rozsahu 280 hodin nepředepisuje. Žadatel zde ale musí zohlednit, od jakého věku hodlá využívat průkaz profesní způsobilosti řidiče. Pokud chce žadatel využívat profesní průkaz řidiče nákladního automobilu již od 18 let, musí se zúčastnit školení v rozsahu 280 hodin, jinak může tento průkaz využívat až od 21 let. U řidičů autobusů je to 23 let při školení 140 hodin a 21 let při školení 280 hodin.⁵⁴

Činnost lektorů školících středisek při tomto vstupním školení je odlišná od činnosti při pravidelném školení. Jelikož zde pracují většinou s nezkušenými mladými řidiči, nedochází tak často ke komunikaci mezi lektorem a posluchačem. Toto základní školení je tematicky rozděleno do osmi oblastí, jak jsem již uvedl. Rozsah hodin pro jednotlivé okruhy témat jsou dané prováděcí vyhláškou k zákonu o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. U každého vysvětlovaného tématu se lektor musí zaměřit na konkrétní oblast hlouběji a snažit se o pochopení svého výkladu posluchačem, budoucím držitelem profesního průkazu. Výsledkem této činnosti je snaha, aby posluchač, budoucí řidič, dosáhl takových teoretických znalostí, že úspěšně zvládne zkoušku před zkušebním komisařem příslušného Obecního úřadu obce s rozšířenou působností podle místa akreditovaného školícího střediska. Po úspěšném složení závěrečné zkoušky si uchazeč podá žádost o vydání průkazu profesionální způsobilosti řidiče na Obecním úřadě obce s rozšířenou působností podle místa trvalého pobytu.

Zobecňuji zkušenost a dávám ke zvážení zda v současných celospolečenských a sociálně-ekonomických podmínkách je adekvátní realizace zákonného nařízení, a to 140 hodin vstupního školení žadatele o profesní průkaz reálná. Svoji úlohu zde sehrává nejen časová náročnost, ale i schopnost žadatele k finančnímu vyrovnání 140 hodinové činnosti lektorského sboru.

⁵⁴ BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J. *Zákon č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel s komentářem*. Praha : Venice Music Production, 2009. s. 66-77. ISBN 80-902948-4-7.

ZÁVĚR

Z titulu stupně mého poznání chápu bezpečnost jako celospolečenský fenomén v jeho vlastní struktuře a nekonečném vnitřním vývoji. V mé bakalářské práci jsem řešil pouze jeho dílčí momenty, které ho z části ovlivňují a které mohu i já svou konkrétní každodenní činností ovlivňovat. A to z titulu stupně přípravy a vlastní připravenosti mnou vedených a řízených pracovníků, lektorů apod. (pracoviště STK, SME, AŠ, AŠSŘ).

Zavedením bodového systému hodnocení přestupků řidičů v ČR došlo k částečnému snížení těžkých dopravních nehod. Není rovný k jednotlivým skupinám řidičů. Zůstává otázkou, jak byly využity a zapracovány v tomto systému zkušenosti z ostatních států, kde tento systém je funkční mnohdy více jak 20 let.

Soustavně vzrůstají požadavky na lektorský sbor provádějící přípravu řidičů obecně. Stupněm jejich připravenosti a vlastním pedagogickým přístupem a přehledem ovlivňují bezpečnost jako takovou s tím, že jsou ke zvážení následující momenty.

- přehodnotit hodiny jízd
- zohlednit praxi na skupinu „C+E“
- výuka skupiny „A“
- řidičský průkaz na zkoušku
- méně se věnovat NKÚ
- zvýšenou pozornost věnovat defenzivní jízdě

V AŠSŘ průběžně a systematicky reagovat na legislativní změny, sledovat aktuální vývoj v dopravě nejen v ČR ale i EU. Profesionálním řidičům připravovat aktuální materiály, přehledy o zákonech, předpisech a nařízeních. Zabezpečit konzultační a poradenskou činnost 24 hodin denně.

Pozitivně hodnotím snahu a přístup Parlamentu ČR kdy 3. 2. 2011 byl schválen Sněmovnou PČR návrh Senátu PČR novely silničního zákona. Jde především o přehodnocení počtu současně bodovaných přestupků řidičů ze 44 na 27, zrušení jednobodových trestů řidičů, nulová tolerance alkoholu, zavedení povinných zimních pneumatik u osobních automobilů na všech kolech a nákladních automobilů na hnací nápravě od 1. 11. do 31. 3., zavedení přísnějších postihů přestupků proti životu a zdraví, zrušení povinnosti neurologického vyšetření včetně EEG u řidičů nákladních automobilů a autobusů. Senát PČR dne 17. 3. 2011 na návrh Senátního výboru pro dopravu projednal tuto novelu s tím, že požaduje zpřesnění pokut za řízení pod vlivem

alkoholu. Je pravdou a skutečností, že o těchto některých momentech projednávaných v únoru a březnu 2011 v Parlamentu ČR jsem uvažoval při přípravě a vlastním zpracování mé bakalářské práce jako o mých legislativních návrzích.

Přípravou a vlastním zpracováním stanoveného téma mé bakalářské práce jsem splnil její cíl. Pomocí tohoto procesu přípravy a zpracování jsem si v dalším upřesnil a precizoval podstatné a rozhodující požadavky na nejen můj vlastní přístup v přípravě řidičů v mnou provozovaných školicích zařízeních, ale i požadavky na mnou řízený a vedený lektorský sbor z titulu jejich průběžného studia a adekvátní aktualizace jejich vědomostí.

Návrhy na legislativní opatření v dané oblasti (de lege ferenda)

Přehodnotit bodový systém hodnocení přestupků řidičů v ČR a to:

- navýšit z 12 možných bodů na 18 bodů (navýšení konta každého řidiče)
- zavést institut bodového hodnocení opačného charakteru tzn. výchozí počet 12 bodů při porušení pravidel body odečítat, v případě beztrestného řízení vozidla v průběhu jednoho roku konto navýšit o 1 až 2 body (stimulační moment)
- v současném systému bodového hodnocení zavést přístupnější a schůdnější odpočet trestných bodů např. absolvování pravidelného školení dle zákona č. 247/2000 Sb., pohovor s dopravním psychologem apod.

Přehodnotit systém výuky a výcviku v autoškolách dle zákona č. 247/2000 Sb.

- místo povinných hodin jízd v jednotlivých skupinách zavést povinný nájezd kilometrů, denní čas strávený za volantem a maximální denní nájezd kilometrů
- snížit hodiny NKÚ
- navýšit hodiny TJZBJ – defenzivní jízda
- pro skupinu „C+E“ navýšit počet hodin u řidiče bez praxe v řízení skupiny „C“
- výuka praktické jízdy skupin „A“ kdy žák jede sám na motocyklu a učitel ho následuje v automobilu, namísto motocyklu s druhým ovládním

Pro přípravu budoucích profesionálních řidičů zřídit studijní obor řidič-mechanik zakončený maturitní zkouškou (kde mladí řidiči budou připravováni odborně a cíleně z hlediska materiální části a teoretické části, jazykového vybavení a všeobecného rozhledu).

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Literární zdroje

1. BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J. *Zákon č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel s komentářem*. Praha : Venice Music Production, 2009. s. 134. ISBN 80-902948-4-7.
2. DANICS, Š. *Bezpečnostní politika ve veřejné správě*. 1. České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2007. 17, s. 99. ISBN 978-80-86708-38-6.
3. HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče : Zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. 1. Praha : Portál, s. r. o., 2005. s. 223. ISBN 80-7178-542-3.
4. MACHAČKA, I. *Katalogy pokut a jak předejít dopravním přestupkům v Německu*. Pardubice : Systemconsult, 2005. s. 100. ISBN 80-85629-23-2.
5. *Rukověť řidiče pro země Evropské unie a Českou republiku : Nařízení 561/2006, 3821/85, AETR a české předpisy do kabiny*. 5. Pardubice : Systemconsult, 2010. s. 88. ISBN 978-80-85629-27-9.
6. ŠMÍDOVÁ, M. *Neznalost zákona neomlouvá : Změny v dopravních zákonech platné od 1. 4. 2008*. 1. Praha : ASPI a. s., 2008. s. 160. ISBN 978-807357-353-9.
7. ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J., ŠMOLÍKOVÁ, J. *Psychologická prevence nehod : Teorie a praxe*. 1. Praha : Karolinum, 2006. s. 218. ISBN 80-246-1096-5.
8. ZEMAN, P. *Česká bezpečnostní terminologie : Výklad základních pojmů*. Zeman Petr. 1. Brno : Masarykova univerzita v Brně, 2002. s. 186. ISBN 80-210-3037-2.

Elektronické zdroje

1. *Bodový systém : Proč bodový systém* [online]. 2011 [cit. 2011-02-09]. Bodový systém. Dostupné z WWW: <<http://www.bodovysystem.cz/Proc-bodovy-system/>>.
2. *Informace o stavu bodového systému v České republice : Bodování řidiči* [online]. Praha : Ministerstvo dopravy ČR, 2010 . Dostupné z WWW: <<http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/C2FC4E98-B761-4CB0-ABB6-6EA811AFC23C/0/1012BR.pdf>>.

3. *MAESTRO 3* [online]. 2011. STK Portál. Dostupné z WWW: <<http://www.stkportal.cz/maestro/index.php?sekce=statistiky>>.
4. Německo. Bußgeldkatalog - Verordnung (BKatV). In *BGBI.* 2009. Dostupný také z WWW: <http://www1.adac.de/images/BussgKatal_gesamt-klein_tcm8-248551.pdf>.
5. Německo. Strafgesetzbuch (StGB). In *BGBI.* 2011, 418 s. Dostupný také z WWW: <<http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/stgb/gesamt.pdf>>.
6. ŠKALOUĐ, Miroslav. *Www.skaloud.net* [online]. 2002 [cit. 2011-02-10]. Senátor za obvod 21. Dostupné z WWW: <<http://info.skaloud.net/index.php3?act=senat&display=1066>>.

Legislativní dokumenty

1. Česká Republika. Zákon č. 40/2009 Sb. : Trestní zákoník. In *Úplné znění.* 2010, 11, s. 3-102.
2. Česká Republika. Zákon č. 56/2001 Sb. : o provozu vozidel na pozemních komunikacích. In *Úplné znění.* 2010, 21, s. 4-41.
3. Česká Republika. Zákon č. 200/1990 Sb. : o přestupcích. In *Úplné znění.* 2007, 35, s. 275-294.
4. Česká Republika. Ministerstvo dopravy ČR. Zákon č. 361/2000 Sb. : o provozu na pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů Česká republika.* 2000, 98, 48 s. 4570-4616.
5. Česká Republika. Zákon č. 411/2005 Sb. : kterým se mění zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů Česká republika.* 2005, 32, s. 7494-7524. ISSN 1211-1244.
6. Evropská unie. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/59/ES : ze dne 15. července 2003 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. In *Úřední věstník Evropské unie.* 2003, L 226/4, s. 441-455.

Ostatní zdroje

Kromě výše uvedených zdrojů byly při zpracování bakalářské práce využity následující materiály:

- Interní databáze (evidenční knihy) žadatelů o řidičská oprávnění autoškol TOLLINGER s. r. o. a ILT s. r. o.

- Interní databáze (třídní knihy) akreditovaného školicího střediska firmy TOLLINGER s. r. o.
- Každý sedmý řidič přišel o body. *Haló noviny*. 21.7.2010, 146, s. 10.
- KNĚŽÍNEK, Jan. Několik otázek a odpovědí o průkazech profesní způsobilosti řidiče : Musí řidiči na sedmihodinové kurzy pravidelného školení opravdu každoročně?. *Zpravodaj pro autoškoly*. 2010, 23, s. 2-3.
- Na českých silnicích nejméně mrtvých od roku 1990. *Haló noviny*. 4. 1. 2011, 4, s. 1-2.
- Nadále platí: Za volantem ani pivko!. *Haló noviny*. 5.2.2011, 30, s. 2.
- „Osobáků“ u nás opět přibilo. *Haló noviny*. 8. 2. 2011, 33, s. 2.
- Poklesl počet nehod pod vlivem alkoholu. *Haló noviny*. 7.1.2011, 7, s. 2.
- Poptávka po autech jde zase nahoru. *Haló noviny*. 8. 2. 2011, 33, s. 2
- Stát selhává, nechrání slabé a oslabené. *Haló noviny*. 10.1.2011, 7, s. 3.
- 100 let přípravy řidičů v České republice. *Autoškolské noviny*. Leden 2009, 1, s. 4-5.

SEZNAM ZKRATEK

AC – autocvičiště

AŠ – autoškola

AŠSŘ – akreditované školicí středisko řidičů

EU – Evropská unie

MKD – mezinárodní kamionová doprava

MP – minimální provoz

NKÚ – nauka o konstrukci a údržbě vozidla

PJ – praktická jízda

PV – ÚV – praktický výcvik údržby vozidla

PV – ZP – praktický výcvik zdravotní přípravy

SME – stanice měření emisí

SOD – státní odborný dozor

SP – střední provoz

STK – stanice technické kontroly

ŘP – řidičské oprávnění

TJZBJ – teorie jízdy a zásady bezpečné jízdy

SEZNAM TABULEK A GRAFŮ

Tab. 1: Počty stanic technické kontroly a jejich druhy.....	18
Tab. 2: Hodnocení způsobilosti a průměrné počty závad vozidel při pravidelných technických prohlídkách provedených ve lhůtách stanovených zákonem od 1. 1. 2010 do 31. 12. 2010 (ČR).....	19
Tab. 3: Hodnocení způsobilosti a průměrné počty závad vozidel při pravidelných technických prohlídkách provedených ve lhůtách stanovených zákonem od 1. 1. 2010 do 31. 12. 2010 (Jihočeský kraj).....	21
Tab. 4: Přestupky, za které se nejčastěji udělují body.....	27
Tab. 5: Věkové složení absolventů autoškoly	40
Tab. 6, 7: Průměrný počet uchazečů podle věkových skupin v %	40
Tab. 8: Procento úspěšně složených prvních zkoušek	40
Graf 1: Pokrytí stanic technické kontroly v jednotlivých krajích ke dni 11. 2. 2011	19
Graf 2: Hodnocení vozidel od 1. 1. 2010 do 31. 12. 2010 (ČR)	20
Graf 3: Hodnocení vozidel od 1. 1. 2010 do 31. 12. 2010 (Jihočeský kraj)	20
Graf 4: Počty bodovaných přestupků a trestných činů	28

PŘÍLOHY

Příloha I

DOTAZNÍK

Akreditované školicí středisko řidičů TOLLINGER s.r.o. (jen pro vnitřní potřebu)

Jméno a příjmení:

Bydliště:

Datum narození:

Vzdělání:

Původní povolání:

Profi řidič od data:

Celoživotní povolání:

Řešení zaměstnanecké situace:

Jazyková znalost: pasivně

 aktivně

Profi řidič nasazení: ČR

 EU

 mimo EU

Udržuji si profesní průkaz i když to k výkonu povolání nepotřebuji:

Datum

Podpis

.....

.....