

Vysoká škola evropských a regionálních studií, z. ú., České Budějovice

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

## Vzdělávání řidičů profesionálů

**Autorka práce:** Lucie Hájková

**Studijní obor:** Bezpečnostně právní činnost

**Forma studia:** Kombinovaná

**Vedoucí práce:** Ing. Lubomír Voda

**Katedra:** Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2021

VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, z. ú.  
Žižkova tř. 6, 370 01 České Budějovice

### ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Lucie Hájková, DiS.

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Místo studia: Příbram

Název bakalářské práce: **Vzdělávání řidičů profesionálů**

Název bakalářské práce v anglickém jazyce: **Education of Professional Drivers**

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

Vedoucí bakalářské práce (jméno a příjmení, titul): Ing. Lubomír Voda

Datum zadání bakalářské práce (měsíc, rok): listopad 2020

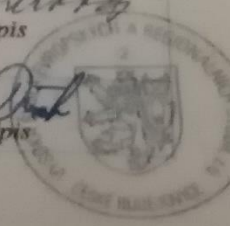
Cíl bakalářské práce:

Mezi hlavní cíle bakalářské práce patří zjištění, zda je vzdělávání profesionálních řidičů dostatečné. Zjištění, zda autoškoly v České republice dělají dost, aby připravily řidiče na jejich budoucí povolání. Co všechno musí řidiči podstoupit, aby získali průkaz odborné způsobilosti a na jaké kvalifikační a rekvalifikační kurzy musejí později docházet. Jaké podmínky musejí splňovat, pokud chtějí převážet nebezpečné látky. Mezi dílčí cíle patří vyhodnocení dotazníkového šetření, které má za úkol zjistit, zda jsou profesionální řidiči se vzděláváním a kvalifikačními kurzy spokojeni a co by potencionálně mohlo být vylepšeno.

Student: Lucie Hájková, DiS.	16. 12. 20 datum	Hájková podpis
Vedoucí práce: Ing. Lubomír Voda	16. 12. 20 datum	Voda podpis

Schvaluji zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	13. 11. 20 datum	Svatoš podpis
Prorektorka pro studium a vnitřní záležitosti: RNDr. Růžena Ferebauerová	1. 12. 20 datum	Ferebauerová podpis
Pověřený rektor: doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	1. 12. 20 datum	Dušek podpis



Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracovala samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v seznamu použitých zdrojů.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce v elektronické podobě ve veřejně přístupné části infodisku VŠERS, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky vedoucího a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce systémem na odhalování plagiátů.

### Poděkování

Tímto bych ráda poděkovala panu Ing. Lubomíru Vodovi za odborné vedení absolventské práce a ochotné poskytnutí informací potřebných k vypracování této práce

## **ABSTRAKT**

HÁJKOVÁ, L. Vzdělávání řidičů profesionálů. Příbram: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2021. 74 s. Vedoucí bakalářské práce: Ing. Lubomír Voda

### **Klíčová slova**

Školení \* Profesionální řidič \* Profesní průkaz \* Nebezpečné látky \* Nehodovost

Téma bakalářské práce je vzdělávání profesionálních řidičů. Tato práce pojednává o podmínkách, které musí žadatelé splňovat, aby mohli získat profesní průkaz odborné způsobilosti. V zájmu cílené prevence stanovit rizika které sebou nosí převoz nebezpečných látek a jaké faktory ovlivňují nehodovost profesionálních řidičů na silnicích. Dále pak pomocí dotazníkového šetření zjištění, zda je vzdělávání dostatečné, popřípadě, jaké jsou možnosti pro zlepšení vzdělávání řidičů a zlepšení statistik jejich nehodovosti

## **ABSTRACT**

HÁJKOVÁ, L. Education of Professional Drivers, 2021. 74 p. Supervisor: Ing  
Lubomír Voda

### **Key words**

Training \* Professional driver \* Professional card \* Hazardeous materiál \* Accidents

The topic of the bachelor thesis is the education of professional drivers. This work deals with the conditions that applicants must meet in order to obtain a professional certificate of professional competence. In the interest of targeted prevention, to determine the risks involved in the transport of dangerous goods and what factors affect the accident rate of professional drivers on the roads. Furthermore, by means of a questionnaire survey to find out whether the training is sufficient, or what are the possibilities for improving the training of drivers and improving their accident statistics.

# Obsah

<b>I. Teoretická část.....</b>	<b>9</b>
<b>Úvod.....</b>	<b>9</b>
<b>1. Cíl a metodika bakalářské práce.....</b>	<b>10</b>
<b>2. Vzdělávání řidičů profesionálů.....</b>	<b>11</b>
<b>3. Autoškoly .....</b>	<b>12</b>
3.1 Umístění autoškol v ČR.....	25
3.2 Výběr a vzdělání učitelů .....	26
<b>4. Průkaz profesní způsobilosti řidiče.....</b>	<b>30</b>
4. 1 Vydání průkazu profesní způsobilosti řidiče.....	32
4. 2 Odborná způsobilost .....	33
4. 3 Vstupní školení na profesní průkaz .....	35
4. 4 Vstupní školení na profesní průkaz – rozšířené.....	35
4. 5 Rozšiřující školení na profesní průkaz .....	36
4. 6 Obnovující školení na profesní průkaz .....	36
4. 7 Pravidelné školení na profesní průkaz.....	36
<b>5. Přeprava nebezpečných látek .....</b>	<b>37</b>
5. 1 Vzdělání řidičů převážející nebezpečné látky .....	37
5. 2 ADR .....	38
5. 2. 1 Kemlerův kód .....	39
5. 2. 2 Třídy nebezpečnosti .....	40
<b>6. Statistiky nehodovosti profesionálních řidičů.....</b>	<b>42</b>
<b>7. Nehodovost profesionálních řidičů a její příčiny.....</b>	<b>44</b>
7. 1 Nepřiměřená rychlost.....	44
7. 2 Pozornost.....	44
7. 3 Mikrospánek .....	44
7. 4 Technický stav vozidla .....	45
7. 5 Nedodržování pravidel silničního provozu .....	45
7. 6 Nedostatek parkovacích míst .....	46
7. 7 Nedodržení povinných přestávek.....	46
<b>II. Empirická část.....</b>	<b>49</b>

Použité metody .....	49
Průběh průzkumu .....	52
Hypotézy průzkumu a výsledky dotazníkového šetření .....	68
<b>Závěr.....</b>	<b>69</b>
<b>Seznam použitých zdrojů .....</b>	<b>70</b>
<b>Seznam použitých obrázků .....</b>	<b>73</b>
<b>Seznam použitých tabulek a grafů .....</b>	<b>74</b>



# I. Teoretická část

## Úvod

Všichni se denně setkáváme s kamionovou a jinou nákladní dopravou na silnicích. Napadlo Vás někdy při pohledu na tyto dopravní prostředky, jaký je to pocit se v nich svést? Jaká možná rizika obnáší povolání profesionálního řidiče? A hlavně, co všechno musí profesionální řidiči podstoupit a znát, aby se vůbec mohli tomuto povolání věnovat? Je vůbec možné se všechna nařízení a vyhlášky související s přepravou naučit a spolehlivě si zapamatovat? A co samotná obsluha vozidel?

Toto je jen malá část mé bakalářské práce. Mým hlavním cílem ovšem je zjištění, zda je vzdělávání profesionálních řidičů dostatečné. Svou práci začínám, stejně jako většina lidí, kteří touží po tom stát se řidiči, v autošколе. Úspěšné složení autoškoly nám sice neumožňuje řídit nákladní vozidla a autobusy jakožto výkon povolání, je to však krok správným směrem.

Pokud se rozhodneme nákladní přepravou žít, musíme si pořídit takzvaný průkaz profesní způsobilosti řidiče. A právě jeho získáním a následnému udržení se věnuji v další kapitole. Co musíme splňovat, aby nám byl průkaz udělen? Jak časté jsou rekvalifikační kurzy v případě, že už jsme vlastníky takového průkazu?

Jedna z možností využití našeho průkazu profesní způsobilosti je silniční přeprava nebezpečných látek, takzvané ADR. Naneštěstí to ale znamená, že naše stávající vzdělání je nedostatečné a musíme se rekvalifikovat. S tím přicházejí nové vyhlášky a pojmy, například Kemlerův kód a spousta nových označení převážených látek.

Pokud sledujeme zprávy, můžeme se dozvědět, že nehody profesionálních řidičů jsou vcelku běžné. Otázkou proto je, co je způsobuje. Může za to chyba ve vzdělání? Či nepozornost řidičů? A právě tomuto věnuji poslední kapitolu své práce.

## **1. Cíl a metodika bakalářské práce**

Tato bakalářská práce se zabývá problematikou profesionálních řidičů, jejich cestou od řidičů osobních automobilů až po získání řidičských oprávnění pro skupiny C a D a jejich podskupin. Hlavním cílem bakalářské práce je zjištění, zda je vzdělávání profesionálních řidičů dostatečné. Vedlejším cílem pak zjištění hlavních příčin dopravních nehod řidičů a jejich rozbor.

Bakalářská práce je rozdělena do dvou částí: teoretická a praktická. Teoretická část popisuje, co je to vzdělávání, jaké jsou autoškoly v České republice a jaké vzdělání poskytují. Dále pak, co všechno musejí řidiči absolvovat k získání průkazu profesní způsobilosti a kurzy, které je následně čekají k jeho obnově a udržení. V neposlední řadě, pro řidiče kamionové dopravy, pokud se chtějí věnovat přepravě nebezpečných látek, co je opět čeká v oblasti vyhlášek a zákonů a které znaky a symboly musí znát k zajištění bezpečnosti své i svého okolí.

Praktická část se zabývá dotazníkovým šetřením, které má za úkol zjistit od profesionálních řidičů jejich názory na autoškoly a vzdělávání, zda je něco, co by vylepšili, popřípadě co konkrétního by chtěli vylepšit.

## 2. Vzdělávání řidičů profesionálů

Nejdříve bychom si měli vyjasnit, co vlastně pojem vzdělávání znamená. Slovník nám definuje vzdělávání jako „proces uvědomělého a cílevědomého zprostředkování a aktivního utváření a osvojování soustavy vědeckých a technických vědomostí, intelektuálních a praktických dovedností a lidských zkušeností, utváření morálních rysů a osobitých zájmů. Působení na člověka nebo skupinu za účelem utváření osobnosti, individualizace společenského vědomí.“<sup>1</sup>

Dnešní doba je celá o změnách. Ať už jde o změny na dopravních značkách, v bodových systémech a vybavení vozidla nebo třeba podstatné změny ve vyhláškách či zákonech. Proto je pro řidiče nutností neustále zdokonalovat a rozšiřovat své vědomosti. K tomu máme několik možností: nejobvyklejším zdrojem změn ve vyhláškách a zákonech je televize, rádio internet či jakákoliv jiná veřejná média. Známe to každý.

V některých evropských zemích se dokonce zavádí tzv. řidičské oprávnění na zkoušku. Toto oprávnění se uděluje na 2 roky a mladý řidič se musí řídit přísnějšími dopravními opatřeními než běžný řidič. Znamená to mimo jiné větší snížení maximální povolené rychlosti či označení vozidla znakem začátečníka. Veškeré země, které toto opatření zavedly (mezi nimi i země jako Velká Británie, Finsko, Lucembursko, Švédsko nebo naši sousedé z Rakouska a Německa) hlásí veskrze pozitivní výsledky a nižší nehodovost na silnicích. *Došlo ke snížení počtu dopravních nehod, na kterých se podíleli nezkušení řidiči. Např. v Rakousku došlo po zavedení řidičského průkazu na zkoušku k poklesu úmrtí v důsledku dopravní nehody o 140 osob během jediného roku<sup>2</sup>.* Co se zpočátku mohlo některým jevit jako riskantní experiment se nakonec vyplatilo.

Abychom vůbec mohli usednout za volant vozidla, ať už osobního nebo kamionu, musíme napřed získat řidičský průkaz. A kde jinde, než v autoškole?

[15]

---

<sup>1</sup> *Andromeda* [online]. [cit. 2021-03-12]. Dostupné z WWW: <<http://www.andromedia.cz/andragogicky-slovník/vzdelavani>>

<sup>2</sup> HAMERNÍKOVÁ, Veronika. *Základy dopravní psychologie nejen pro profesionální řidiče*. Brno: Národní centrum ošetřovatelství a nelékařských zdravotnických oborů, 2010. ISBN 978-80-7013-517-4. s. 106

### 3. Autoškoly

Ještě předtím, než dostaneme tu možnost stát se profesionálními řidiči, musíme si projít autoškolou a získat tak oprávnění řídit motorová vozidla skupiny C a D. Pojd'me se proto podívat, co autoškola vlastně je a jaké nám poskytuje možnosti.

Autoškola je „fyzická nebo právnická osoba, která smí vzdělávat uchazeče o získání nebo rozšíření řidičského oprávnění nebo o jiné zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. Ve většině států potřebuje k této činnosti zvláštní oprávnění od státních úřadů.“<sup>3</sup>

Autoškola vyučuje 5 základních skupin: A, B, C, D, E. Pro nás, jakožto profesionální řidiče, platí skupina C a D.

#### SKUPINA D1

Se skupinou D1 lze řídit „motorová vozidla, jejichž délka nepřesahuje 8 metrů, s více než 8, ale nejvýše 16 místy k sezení kromě místa řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojně vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg.“

Minimální věk musí být alespoň 21 let.<sup>10</sup>

Řidičské oprávnění pro skupinu D1 lze udělit jen žadateli, jenž je již držitelem řidičského oprávnění pro skupinu B.

V rámci rovnocennosti platí, že k řízení vozidel zařazených do skupiny D1 opravňuje řidičské oprávnění skupiny D. Samotná skupina D1 pak podle § 81 odst. 2 opravňuje k řízení vozidel spadajících do skupiny AM.<sup>11</sup>

#### SKUPINA D

Skupina D znamená, že máme oprávnění řídit „motorová vozidla pro přepravu osob, která mají více než 8 míst k sezení, kromě místa řidiče. K tomuto motorovému vozidlu smí být připojeno přípojně vozidlo, jehož maximální přípustná hmotnost nepřevyšuje 750 kg.“<sup>4</sup>

---

<sup>3</sup> [cs.wikipedia.org](https://cs.wikipedia.org) [online]. 2021-03-12]. [cit. 2020-04-20]. Dostupné z WWW: <<https://cs.wikipedia.org/w/index.php?title=Auto%C5%A1kola&oldid=18040989>>

<sup>4</sup> <https://www.autoskola-slechta.cz/> [online]. [cit. 2021-03-20] Dostupné z WWW: <<https://www.autoskola-slechta.cz/skupina->



Řidičské oprávnění pro skupinu D nám lze také udělit, pokud jsme již dosáhli věku 21 let nebo 23 let. Toto oprávnění nás však do dosažení věku 24 let opravňuje k řízení:

- v rámci vstupního školení podle zvláštního právního předpisu
- pokud jsme držiteli průkazu profesní způsobilosti řidiče a podrobili jsme se vstupnímu školení podle zvláštního právního předpisu
  1. v rozšířeném rozsahu (21 let), nebo
  2. v základním rozsahu, jedná-li se o osobu, které bylo řidičské oprávnění pro skupinu D uděleno ve věku 23 let<sup>5</sup>

Každá autoškola poskytuje hodiny teoretické a praktické výuky:

*Teorie: 10 hodin: výuka předpisů o provozu vozidel*

*12 hodin: výuka o ovládání a údržbě vozidla*

*10 hodin: výuka teorie řízení a zásad bezpečné jízdy*

*2 hodiny: výuka zdravotnické přípravy*

*4 hodiny: opakování a přezkoušení*

*Praxe: 14 hodin: výcvik v řízení vozidla*

*2 hodiny: výcvik praktické údržby*

*4 hodiny: praktický výcvik zdravotnické přípravy<sup>5</sup>*

Závěrečné zkoušky pak skládáme v autoškole nebo prostoru magistrátu (obecního úřadu).

Jako žadatelé s sebou musíme mít platný občanský nebo řidičský průkaz + magistrátní poplatek.

Samotné zkoušky jsou pak rozděleny do tří částí:

- zkouška z předpisů o provozu na pozemních komunikacích (1 test)
- zkouška z praktické jízdy
- zkouška z ovládání a údržby vozidla (4 otázky)<sup>6</sup>

---

<sup>5</sup> <https://www.ridicak.cz/> [online]. [cit. 2021-03-20]. Dostupné z WWW: <<https://www.ridicak.cz/skupina-d/>>

<sup>6</sup> <http://www.all.cz/cz/> [online]. [cit. 2021-03-20]. Dostupné z WWW: <<http://www.all.cz/cz/d.html>>

## **SKUPINA D1 + E**

Skupina D1 + E znamená „oprávnění řídit jízdní soupravy složené z vozidla skupiny D1 a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti vyšší než 750 kg.“

*Minimální věk pro toto oprávnění je minimálně 21 let.<sup>10</sup>*

*Řidičské oprávnění pro skupinu D1 + E lze udělit jen žadateli, který je již držitelem řidičského oprávnění pro skupinu D1.*

*V rámci rovnocennosti platí, že k řízení vozidel zařazených do skupiny D1 + E opravňuje řidičské oprávnění skupiny D + E. Samotná skupina D1 + E pak opravňuje k řízení vozidel spadajících do skupin AM a B + E.<sup>11</sup>*

## **SKUPINA D + E**

Je také možné rozšíření oprávnění na skupinu D + E, což je:

- *jízdní souprava složená z motorového vozidla skupiny D a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti vyšší než 750 kg.*
- *jízdní souprava zařazená do skupin BE a D1 + E.<sup>7</sup>*

*Řidičské oprávnění pro skupinu D + E lze udělit jen žadateli, který je již držitelem řidičského oprávnění pro skupinu D.*

*V rámci rovnocennosti platí, že k řízení vozidel zařazených do skupiny D + E opravňuje řidičské oprávnění skupinu C + E v kombinaci se skupinou D. Samotná skupina D + E pak opravňuje k řízení vozidel spadajících do skupin AM, B + E a D1 + E.<sup>11</sup>*

Podmínky ke splnění jsou opět:

- *věk 24 let*
- *zdravotní způsobilost*
- *odborná způsobilost*
- *žadatel je držitelem řidičského oprávnění skupiny D*
- *obvyklé bydliště na území České republiky nebo studium zde alespoň 6 měsíců*

- *nebýt ve výkonu sankce nebo trestu zákazu činnosti, spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel nebo nemít v registru řidičů zaznamenáno 12 bodů,*
- *nebýt držitelem platného řidičského oprávnění uděleného jiným členským státem<sup>7</sup>*

Toto oprávnění můžeme také získat, pokud jsme dosáhli věku 21 let, přičemž obecní úřad obce s rozšířenou působností omezí řidičské oprávnění do dosažení věku 24 let pouze k řízení vozidel:

- *Ministerstva vnitra používaných policií*
- *Vězeňské služby České republiky*
- *ozbrojených sil České republiky*
- *obecní policie*
- *Hasičského záchranného sboru České republiky a jednotek požární ochrany*
- *celních orgánů*
- *při zkušební jízdě v souvislosti s jejich opravou nebo údržbou<sup>7</sup>*

Pokud jsme dosáhli věku 21 let nebo 23 let, máme oprávnění do dosažení věku 24 let k řízení:

*-v rámci vstupního školení podle zvláštního právního předpisu,  
-pokud je držitelem průkazu profesní způsobilosti řidiče a podrobil se vstupnímu školení podle zvláštního právního předpisu:*

1. *v rozšířeném rozsahu (21 let), nebo*
2. *v základním rozsahu, jedná-li se o osobu, které bylo řidičské oprávnění pro skupinu DE uděleno ve věku 23 let.<sup>7</sup>*

Rozsah výcviku je kratší, než u skupiny D:

*Teorie: 2 hodiny: výuka předpisů o provozu vozidel*

*1 hodina: výuka o ovládání a údržbě vozidla*

*6 hodin: výuka teorie řízení a zásad bezpečné jízdy*

*2 hodiny: výuka zdravotnické přípravy*

*3 hodiny: opakování a přezkoušení*



*Praxe: 8 hodin: výcvik v řízení vozidla*

*2 hodiny: výcvik praktické údržby*

*2 hodiny: praktický výcvik zdravotnické přípravy<sup>7</sup>*

## **SKUPINA C1**

*Skupina C1 nám umožňuje „řídit motorová vozidla (s výjimkou traktorů), jejichž největší povolená hmotnost převyšuje 3 500 kg, ale nepřevyšuje 7 500 kg, s nejvýše 8 místy k sezení kromě místa řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojně vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg.“*

*Minimální věk pro tuto skupinu je alespoň 18 let.<sup>10</sup>*

*Řidičské oprávnění pro skupinu C1 lze udělit jen žadateli, jenž je již držitelem řidičského oprávnění pro skupinu B.*

*V rámci rovnocennosti platí, že k řízení vozidel zařazených do skupiny C1 opravňuje i oprávnění pro skupinu C. Oprávnění pro skupinu C1 pak opravňuje i k řízení vozidel zařazených do skupiny AM.<sup>11</sup>*

## **SKUPINA C**

*To znamená, že máme oprávnění řídit „motorová vozidla s výjimkou traktorů, jejichž největší povolená hmotnost převyšuje 3 500 kg s nejvýše 8 místy k sezení kromě místa řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojně vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg“<sup>8</sup>*

*Řidičské oprávnění pro skupinu C lze udělit jen žadateli, který je již držitelem řidičského oprávnění pro skupinu B.*

*V rámci rovnocennosti platí, že oprávnění pro skupinu C opravňuje i k řízení vozidel zařazených do skupin AM a C1.<sup>11</sup>*

---

<sup>7</sup> <https://www.autoskola-abc.cz/> [online]. [cit. 2021-03-20]. Dostupné z WWW: <<https://www.autoskola-abc.cz/ridicky-prukaz-pro-skupinu-de>>

*Stejně jako u skupiny D, i zde každá autoškola poskytuje několik hodin teoretické a praktické výuky:*

**Teorie: 3 hodiny:** výuka předpisů o provozu vozidel

**3 hodiny:** výuka o ovládání a údržbě vozidla

**3 hodiny:** výuku teorie řízení a zásad bezpečné jízdy

**1 hodina:** výuku zdravotnické přípravy

**1 hodina:** opakování a přezkoušení

**Praxe: 18 hodin:** výcvik v řízení vozidla

**4 hodiny:** výcvik praktické údržby

**4 hodiny:** praktický výcvik zdravotnické přípravy<sup>8</sup>

Aby toho nebylo málo, musíme si projít i kurzem zdravotnické přípravy, což znamená naučit se poskytovat základní první pomoc.

Během těchto kurzů se dozvíme, co všechno musíme mít během jízdy u sebe:

- rukavice, které nás chrání před možnou infekcí
- obinadlo, které umožní zastavení krvácení
- dezinfekce pro povrchová zranění
- náplast pro upevnění obvazů
- trojcípý šátek, který drží dlahu na zlomenině
- nůžky pro stříhání oděvu či obvazu

Dále nám sdělí, jak postupovat během nehody. Pojděme se podívat na několik základních kroků při takové události:

- ze všeho nejdříve zastavíme ve vzdálenosti alespoň 50 metrů od místa nehody a zapneme výstražná světla
- oblékneme si reflexní vestu a sestavíme výstražný trojúhelník
- vypneme zapalování u havarovaného vozidla, čímž zamezíme požáru a zatáhneme ruční brzdu či jinak zamezíme pohybu vozidla
- zavoláme záchrannou službu
- operátor nám poskytne rady, jak ošetřit zraněného
- a samozřejmě počkat na příjezd záchranných složek

---

<sup>8</sup> *Autoškola Horázný* [online]. [cit. 2021-03-21]. Dostupné z WWW: <<https://www.ridicak.cz/skupina-c/>>

V neposlední řadě také, jak samostatně ošetřit lehčí zranění, jak obnovit dýchací cesty či jak správně někoho resuscitovat. [5]

Opět stejně jako u skupiny D, pokud chceme získat řidičské oprávnění skupiny C, musíme samozřejmě splňovat několik podmínek pro přijetí do autoškoly:

- musíme být starší 21 let
- musíme být zdravotně a odborně způsobilí
- musíme vlastnit řidičské oprávnění na skupinu B
- musíme mít trvalé bydliště na území České republiky nebo zde studovat alespoň po dobu 6 měsíců
- nesmí nám být uděleno řidičské oprávnění jiným členským státem
- nesmíme mít zaznamenáno více jak 12 bodů v registru řidičů
- nesmíme být ve výkonu trestu zákazu činnosti zákazu řízení

*Řidičské oprávnění pro skupinu C lze udělit rovněž osobě, která dosáhla věku 18 let, přičemž obecní úřad obce s rozšířenou působností omezí řidičské oprávnění do dosažení věku 21 let pouze k řízení vozidel:*

- a) *Ministerstva vnitra používaných policií,*
- b) *Vězeňské služby České republiky,*
- c) *ozbrojených sil České republiky,*
- d) *obecní policie,*
- e) *Hasičského záchranného sboru České republiky a jednotek požární ochrany,*
- f) *celních orgánů,*

*Řidičské oprávnění pro skupiny C lze udělit rovněž osobě, která dosáhla věku 18 let. Toto řidičské oprávnění opravňuje do dosažení věku 21 let jeho držitele k řízení:*

- a) *v rámci vstupního školení podle zvláštního právního předpisu,*
- b) *pokud je držitelem průkazu profesní způsobilosti řidiče a podrobil se vstupnímu školení podle zvláštního právního předpisu v rozšířeném rozsahu<sup>9</sup>*

---

<sup>9</sup>*Autoškola ABC* [online]. [cit. 2021-03-18]. Dostupné z WWW: <<http://www.autoskola-abc.cz/ridicky-prukaz-pro-skupinu-c>>

Na závěr skládáme zkoušky. Ty nám zajišťuje obecní úřad obce s rozšířenou působností podle místa, kde jsme si zvolili autoškolu dělat. Na správný průběh zkoušek a jejich úspěšné či neúspěšné složení dohlíží zkušební komisař, což je některý ze zaměstnanců úřadu.

Průběh zkoušky má tři části:

- 1. část: -písemný test ze znalosti předpisů o silničním provozu a zdravotnické přípravy
  - tato část znamená, že v limitu 30-ti minut musíme vyplnit 25 otázek
  - jediná výjimka se vztahuje na dyslektika, který má limit jednu hodinu
- 2. část: -ovládání a údržba vozidla
  - tuto zkoušku skládají pouze zájemci o skupiny C a D nebo rozšíření skupiny C + E a D + E
  - zkouška je ústní a žadatel při ní odpovídá na předem vylosované otázky
  - otázky nám stanovuje zákon, popřípadě se nacházejí ve všech učebnicích pro autoškoly
- 3. část: -praktická jízda
  - je rozdělena do dalších dvou částí:
    1. prověření, zda dokážeme připravit vozidlo k jízdě a naše schopnost ovládání vozidla
    2. dále dokazujeme, že jsme schopni bezpečně ovládat vozidlo při jakémkoli provozu a dokážeme se správně rozhodnout i v těch nejtěžších situacích

Během zkoušky je přítomen učitel, který měl na starosti naši výuku a zkušební komisař, který okamžitě po ukončení zkoušky provede vyhodnocení a oznámí nám, zda jsme uspěli.

V případě zdárného složení zkoušky dostaneme žádost, kterou poté dodáme příslušnému správnímu úřadu.

Pokud jsme ovšem některou část zkoušky nesložili na první pokus, máme nárok na její opakování až za pět pracovních dnů. [4]

## **SKUPINA C1 + E**

Skupina C1 + E znamená, že máme „oprávnění řídit jízdní soupravy, jejichž největší povolená hmotnost nepřevyšuje 12 000 kg, složené: 1. z vozidla skupiny C a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti vyšší než 750 kg, nebo 2. z vozidla skupiny B a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti vyšší než 3 500 kg.“

*Minimální věk pro tuto skupinu je alespoň 18 let.<sup>10</sup>*

*Řidičské oprávnění pro skupinu C1 + E lze udělit jen žadateli, který je již držitelem řidičského oprávnění pro skupinu C1.*

*V rámci rovnocennosti platí, že řidičské oprávnění pro skupinu C1 + E opravňuje také k řízení vozidel zařazených do skupin AM a B + E. K řízení vozidel zařazených do skupiny C1 + E pak opravňuje řidičské oprávnění skupiny C + E.<sup>11</sup>*

## **SKUPINA CE**

Řidičské oprávnění skupiny C + E nás opravňuje k řízení těchto vozidel:

- 1. jízdní souprava složená z motorového vozidla skupiny C a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti vyšší než 750 kg*
- 2. jízdní souprava zařazená do skupin B + E a C1 + E*
- 3. jízdní souprava zařazená do skupiny D + E, pokud má držitel řidičské oprávnění pro skupinu D (v praxi to znamená, že držitel skupin C a D při rozšíření na C + E automaticky získá D+E stejně tak držitel C + E při rozšíření na D získá D + E)<sup>12</sup>*

*Řidičské oprávnění pro skupinu C + E lze udělit jen žadateli, který je již držitelem řidičského oprávnění pro skupinu C.*

*V rámci rovnocennosti platí, že oprávnění udělené pro skupinu C + E opravňuje také k řízení vozidel zařazených do skupin AM, B + E a C1 + E. Osobu, jež je zároveň*

---

<sup>10</sup> <https://autobible.euro.cz/> [online]. [cit. 2021-03-22]. Dostupné z WWW: <<https://autobible.euro.cz/ridicske-prukazy-skupiny-podskupiny-druhy-vozidel-minimalni-vek-udeleni/>>

*držitelem řidičského oprávnění pro skupinu D, opravňuje řidičské oprávnění udělené pro skupinu C + E také k řízení vozidel zařazených do skupiny D + E.<sup>11</sup>*

Podmínky k udělení řidičského průkazu jsou následující:

- *věk 21 let*
- *zdravotní způsobilost*
- *odborná způsobilost*
- *žadatel je držitelem řidičského oprávnění skupiny C*
- *obvyklé bydliště na území České republiky nebo studium zde alespoň 6 měsíců*
- *nebýt ve výkonu sankce nebo trestu zákazu činnosti, spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel nebo nemít v registru řidičů zaznamenáno 12 bodů,*
- *nebýt držitelem platného řidičského oprávnění uděleného jiným členským státem<sup>12</sup>*

Řidičské oprávnění této skupiny můžeme získat už od 18-ti let, přičemž obecní úřad obce s rozšířenou působností omezuje oprávnění do 21 let věku pouze k řízení vozidel:

- a) *Ministerstva vnitra používaných policíí*
  - b) *Vězeňské služby České republiky*
  - c) *ozbrojených sil České republiky*
  - d) *obecní policie*
  - e) *Hasičského záchranného sboru České republiky a jednotek požární ochrany*
- a) *celních orgánů*
  - b) *při zkušební jízdě v souvislosti s jejich opravou nebo údržbou<sup>12</sup>*

Můžeme také toto oprávnění získat, pokud jsme již dovršili 18 let, obecní úřad obce s rozšířenou působností nám ovšem omezí řidičské oprávnění do dosažení věku 21 let k řízení vozidel:

- *v rámci vstupního školení podle zvláštního právního předpisu*

---

<sup>11</sup> <https://www.dlprofi.cz/> [online]. [cit. 2021-03-23]. Dostupné z WWW: <<https://www.dlprofi.cz/33/ridicska-opravneni-a-ridicske-prukazy-uniqueidmRRWSbk196FNf8-jVUh4EvxbFlvwckMLtUkd8oh7ETk/>>

- *pokud je držitelem průkazu profesní způsobilosti řidiče a podrobil se vstupnímu školení podle zvláštního právního předpisu v rozšířeném rozsahu<sup>12</sup>*

Teoretická a praktická výuka je v rozmezí:

*Teorie: 1 hodina: výuka předpisů o provozu vozidel*

*1 hodina: výuka o ovládnání a údržbě vozidla*

*2 hodiny: výuka teorie řízení a zásad bezpečné jízdy*

*1 hodina: výuka zdravotnické přípravy*

*1 hodina: opakování a přezkoušení*

*Praxe: 8 hodin: výcvik v řízení vozidla*

*2 hodiny: výcvik praktické údržby*

*2 hodiny: praktický výcvik zdravotnické přípravy<sup>12</sup>*

## **POVINNÁ VÝBAVA**

Každé vozidlo musí být vybaveno povinnou výbavou. „Povinná výbava vozu jsou náhradní díly, nástroje a doplňky, který musí být ve vozidle kdykoliv, kdy auto vyjede na silnici. Je dána prostřednictvím vyhlášky 341/2014 Sb. o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách vozidel na pozemní komunikaci.“<sup>13</sup>

Pojďme se proto podívat, co do takové výbavy spadá:

- autolékárnička
- výstražný trojúhelník
- reflexní vesta
- prostředky na opravu nebo výměnu kola či náhradní kolo

### **Autolékárnička**

Autolékárnička bude vždy patřit do základní a nejnútnejší výbavu vozu. Co se ovšem mění je její obsah. Od října 2018 musí lékárnička povinně obsahovat:

- *3x obvaz hotový s jedním polštářkem (šíře nejméně 8 centimetrů)*
- *3x obvaz hotový s 2 polštářky (šíře nejméně 8 cm)*

<sup>12</sup> <https://www.autoskola-abc.cz/> [online]. [cit. 2021-03-20]. Dostupné z WWW: <<https://www.autoskola-abc.cz/ridicky-prukaz-pro-skupinu-ce>>

- 1x hladká náplast – cívka (velikost 2,5 cm x 5 cm)
- 1x škrťící pryžové obinadlo (60 x 1250 mm)
- 1x pryžové latexové rukavice
- 1x nůžky (zahnuté se sklonem, v délce nejméně 14 cm)
- 1x isothermická folie (min. rozměr 200 x 140 cm)<sup>13</sup>

Lékárnička platí i po datu její expirace, podmínkou však je, že všechny její části musejí být neporušené, tudíž nesmějí být nijak znehodnocené či znečištěné.

Po použití autolékárničky je vždy důležité, abychom sledovali její funkčnost, čistotu a dobu použitelnosti jednotlivých částí. Lékárnička by vždy měla být uložena na dobře přístupném místě a její obsah v samostatném pouzdře.

### **Výstražný trojúhelník**

Skládací výstražný trojúhelník nám může zachránit život, proto bychom bez něho nikdy neměli nikam vyjíždět. Umisťuje se vždy na okraj vozovky na dobře a včas viditelné místo pro ostatní řidiče. *„Na silnici ve vzdálenosti min. 50 metrů za vozidlo, které představuje pro ostatní řidiče překážku na cestě. Na dálnici ve vzdálenosti min. 100 metrů od překážky. Přesné použití výstražného trojúhelníku v ČR upravuje § 26 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb.“<sup>13</sup>*

### **Reflexní vesta**

Dle vyhlášky č. 206/2018 byla reflexní vesta vyškrtuta ze seznamu povinné výbavy. Během technické kontroly tedy není její nedostatek ve vozidle problémem.

Ovšem zákon č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích nám říká, že *„řidič motorového vozidla (s výjimkou mopedu a motocyklu) je povinen mít na sobě reflexní vestu, pokud se pohybuje na pozemních komunikacích mimo obec a je mimo vozidlo, které muselo nouzově zastavit.“<sup>13</sup>* Z čehož vyplývá, že vesta by ve vozidle být měla.

Přestože nám ve vozidle postačí pouze jedna vesta, je doporučené mít jich tolik, kolik je ve voze pasažérů. Vždy je dobré mít ji uloženou v dosahu sedadla. Takto je po ruce k okamžitému využití. [11]



## ***Náhradní kolo nebo prostředky na opravu nebo výměnu kola***

*Náhradní kolo, klíč na matice a příruční zvedák nejsou v povinné výbavě v těchto třech případech:*

- 1. pokud máme sjednanou asistenční službu pro výměnu pneumatiky po celé ČR.*
- 2. náš vůz je vybaven sadou pro „bezmontážní“ opravu defektu (tzn. bez sundání kola z auta) a kompresorem pro nafouknutí kola.*
- 3. máme pneumatiky, které umožňují nouzové dojetí s indikací defektu.*

*Pokud však ani jednu ze 3 možností náš vůz nesplňuje, nadále pro nás platí povinnost vozit náhradní kolo s klíčem a příruční zvedák.<sup>13</sup>*

*U autobusu pak také platí že, „autobus, který má nejvýše 22 míst k přepravě osob kromě místa řidiče, musí být vybaven jedním nebo několika hasicími přístroji s minimální hasicí schopností 21 A nebo 113 B, ostatní autobusy hasicími přístroji s minimální hasicí schopností 43 A nebo 183 B a sanitní vozidlo hasicím přístrojem s hasicí schopností 34 B podle technické normy.*

*U hasicích přístrojů je potřebné provedení posouzení shody výrobku autorizovanou osobou. Hasicí přístroj se ve vozidle upevňuje do úchyty pro umístění ve směru svislém nebo vodorovném tak, aby spolehlivě odolával zrychlení nejméně 6 g ve směru čelního nárazu vozidla, a umísťuje se na dobře viditelném a snadno přístupném místě, přičemž jeden přístroj se instaluje v bezprostřední blízkosti řidiče vozidla.“<sup>14</sup>*

### **3.1 Umístění autoškol v ČR**

Jestliže jsme již pevně rozhodnutí, že si zařídíme řidičský průkaz, vyvstává nám další otázka: jakou autoškolu zvolit? Pouze v České republice se jich nachází přibližně 1 800. Na prvním místě se nachází Moravskoslezský kraj s celkovým počtem 222 autoškol, v těsném závěsu je hlavní město Praha s 213 autoškolami

---

<sup>13</sup> <https://kodecar.cz/> [online]. [cit.2021-03-27]. Dostupné z WWW: <[https://kodecar.cz/blog/povinna\\_vybava\\_auta/](https://kodecar.cz/blog/povinna_vybava_auta/)>

<sup>14</sup> <https://www.zakruta.cz/> [online]. [cit. 2021-03-27] Dostupné z WWW: <<https://www.zakruta.cz/povinna-vybava/#:~:text=Autobus%2C%20kter%C3%BD%20m%C3%A1%20nejv%C3%BD%C5%A1e%2022,s%20hasic%C3%AD%20schopnost%C3%AD%2034%20B>>>

a třetí místo zabírá kraj Jihomoravský s 200 autoškolami. Nejmenší výběr nám poskytuje Karlovarský kraj s 53 autoškolami.

Všichni si vybíráme, kde bychom si pořídili řidičský průkaz nejčastěji podle místa, které je nejbližší našemu bydlišti. Musíme být ovšem opatrní, ne každá autoškola totiž poskytuje vzdělání pro všechny skupiny. Je proto nezbytné, abychom si nejdříve zjistili, zda náš výběr vyhovuje našim požadavkům, ať už se jedná o skupinu, o kterou máme zájem, o ochotu a přístup učitelů a komisařů či vybavení autoškol. [17]

### **3.2 Výběr a vzdělání učitelů**

Pokud máme zájem o dopravu, ovšem nechceme trávit celé dny za volantem, cestováním po cizích městech nebo i státech, můžeme najít uplatnění jinde. Například ve vzdělávání jiných budoucích řidičů. Ovšem ani tato profese není zcela zadarmo a každý kandidát musí získat profesní osvědčení. Pro začátek je zde několik podmínek ke splnění:

- starší 24 let,
- minimálně 3 roky vlastník řidičského oprávnění pro danou skupinu (A, B, C, D, E)
- maturitní vysvědčení, výuční list strojního nebo dopravního oboru
- kladný výsledek dopravně psychologického vyšetření (předkládá se u zkoušky)
- nemá soudem nebo správním orgánem uložen trest zákazu řízení motorových vozidel a v posledních třech letech nebyl takový trest uložen

Jakožto žadatelé musíme také projít náležitým výcvikem a školením. To se většinou odvíjí od schopností jednotlivého žadatele a může trvat v rozpětí od 3 do 5 měsíců s klasicky 45-ti minutovou vyučovací hodinou, maximálně 2x za den. Můžeme si vybrat z několika možností:

#### **1. Profesní osvědčení úplné – 230 hodin**

Základní příprava učitelů výuky a výcviku – 50 hodin

-10 hodin: legislativa (činnost autoškoly, výuka, provoz vozidel)

-18 hodin: dopravní psychologie

-22 hodin: pedagogika a rétorika

Teoretické předměty – 90 hodin

-24 hodin: metodika výuky teoretických předmětů

-66 hodin: náslechy a výstupy ve výuce teorie

Praktické předměty – 90 hodin

-44 hodin: metodika výcviku praktických předmětů

-46 hodin: náslechy a výstupy v praktickém výcviku

2. Profesní osvědčení omezené pouze pro výuku teorie – 140 hodin

Základní příprava učitelů výuky a výcviku – 50 hodin

-10 hodin: legislativa (činnost autoškoly, výuka, provoz vozidel)

-18 hodin: dopravní psychologie

-22 hodin: pedagogika a rétorika

Teoretické předměty – 84 hodin

-18 hodin: metodika výuky teoretických předmětů

-66 hodin: náslechy a výstupy ve výuce teorie

Praktické předměty – 6 hodin

-6 hodin: metodika výcviku praktických předmětů

3. Profesní osvědčení omezené pouze pro výuku teorie – 140 hodin

Základní příprava učitelů výuky a výcviku – 50 hodin

-10 hodin: legislativa (činnost autoškoly, výuka, provoz vozidel)

-18 hodin: dopravní psychologie

-22 hodin: pedagogika a rétorika

Teoretické předměty – 6 hodin

-6 hodin: metodika výuky teoretických předmětů

Praktické předměty – 84 hodin

-38 hodin: metodika výcviku praktických předmětů

-46 hodin: náslechy a výstupy v praktickém výcviku

Na závěr i nás, budoucí instruktory, čeká zkouška na ověření našich znalostí. Přítomna musí být pětičlenná komise z krajského úřadu. Nesmíme zapomenout si vzít občanský průkaz, doklad o našem nejvyšším ukončeném vzdělání (střední škola, vysoká škola, ...), výpis z EKŘ (evidenční karta řidiče), řidičský průkaz, fotografii a doklad o absolvování dopravně psychologického vyšetření.

Samotná zkouška má 3 části:

1. Písemný test – každý žadatel musí projít se 100% úspěšností
2. Ústní zkouška – potřebná znalost 5-ti předmětů:
  - předpis o provozu na pozemních komunikacích
  - ovládání a údržba vozidla + jejich výuka
  - teorie řízení a zásady bezpečné jízdy + jejich výuka
  - praktická údržba vozidla + jejich výuka
  - předpis související s předpisem o provozu na pozemních komunikacích + jejich výuka
3. Praktická jízda ve vozidle dle daného řidičského oprávnění [1]

Samozřejmě, jakožto učitelé pro další budoucí řidiče, bychom už měli být zkušení a zodpovědní řidiči. Nicméně tomu tak vždy není; můžeme být řidiči už několik let bez toho, že bychom podstoupili nějaký obnovující trénink nebo hodnocení. Naše metody řízení a standardy se mohly během let změnit nebo zhoršit bez toho, že bychom si to uvědomili nebo jsme si vždy neudržovali přehled ve změnách stylu nebo akceptovaných moderních postupech.

Nezapomínejme, že pouze složení našich zkoušek by neměl znamenat konec našeho dalšího vzdělávání. Naneštěstí, spousta řidičů se spoléhá pouze na zkušenosti a pouze zřídka přijmou příležitost osvěžit si nebo vylepšit své dovednosti či znalosti podstoupením dalšího tréninku. I když už jsme zkušení řidiči, jistě pro nás vždy bude prostor pro zlepšení se.

Musíme se umět adaptovat a upravit některé naše techniky, aby byly více vhodné pro všechna vylepšení na designu vozidla a změnách v dnešních silničních a dopravních podmínkách. Také nesmíme zapomínat, že některé přístupy a celkově přijaté metody a praktiky se čas od času mění. Například, lidé, kteří řídí už delší dobu mají často předpojaté názory na rozdílná témata – někdy dokonce se zastaralými a mylnými představami o moderních řídicích technikách.<sup>15</sup>

---

<sup>15</sup> MILLER, John. *Practical Business Skills For Driving Instructors: How To Set Up And Run Your Own Driving School*. Kogan Page, 2010. ISBN 074945394X. s. 17-18 (překlad vlastní)

## 4. Průkaz profesní způsobilosti řidiče

Pokud jsme úspěšně složili autoškolu, znamená to, že můžeme pro osobní potřebu řídit jakékoliv vozidlo skupiny C a D. Ovšem, co když se tím chceme živit? Pak si musíme opatřit průkaz profesní způsobilosti.

Průkaz profesní způsobilosti řidiče je doklad, který má mezinárodní platnost na území států patřící do Evropské Unie, což znamená, že pokud pojedeme přes jinou členskou zemi Unie, tato země musí průkaz uznat a podobně, pokud pojedede jiný řidič členského státu, musí zase náš stát tento průkaz uznat. Co ovšem průkaz profesní způsobilosti je? Tento doklad dokazuje, že jsme kvalifikovaní a způsobilí pro osobní a silniční nákladní dopravu. Přesněji je to „*osvědčení o profesní způsobilosti řidiče získané na základě vstupního školení. Profesní průkaz je povinný ze zákona č. 374/2007 Sb. téměř pro všechny řidiče z povolání.*“

*Profesní průkaz musí vlastnit řidiči z povolání (skupiny C, CE, D, DE), pokud je jejich hlavní pracovní náplní řízení vozidla po veřejné komunikaci (mimo soukromý pozemek). Například řidiči kamionů, nákladních vozů nebo autobusů. Profesní průkaz nemusí mít například skladník, řidič taxi, bezpečnostní a záchranné složky nebo řidič vozidla pro vlastní potřebu.<sup>16</sup>*

Podmínky k získání profesního průkazu jsou následující:

- *Občan EU a trvalý nebo přechodný pobyt v ČR*
- *Minimální věk 18-23 let (dle dané skupiny)*
- *Držitel řidičského oprávnění sk. C, D, CE, DE*
- *Absolvování povinné výuky v rozsahu vstupního školení (140-280 hodin)*
- *Úspěšná zkouška z profesní způsobilosti (ne starší, než 6 měsíců)*
- *Písemná žádost na registr řidičů a správní poplatek 200 Kč*

*Profesních školení existuje několik variant, které se rozlišují rozsahem a účelem školení. Profesní školení 7 hodin (pro řidiče z povolání, zákonná povinnost 1x ročně), školení 35 hodin (pro obnovení propadlého profesního průkazu), školení 45 hodin (pro rozšíření profesního průkazu z kamionu na autobus a naopak), školení 140 hodin (280 hodin) pro získání nového profesního průkazu na kamion či autobus.<sup>16</sup>*

Průkaz má platnost 5 let. Stejně dlouho platí i odborná kvalifikace řidiče. Tato 5-ti letá lhůta začíná běžet dnem podání žádosti o vydání průkazu a vyznačuje se za pomoci harmonizačního kódu společenství. Kód je ve tvaru „95.dd.mm.rrrr“, což představuje datum, do kdy je průkaz platný.

Doklad má podobu plastové kartičky podobné řidičskému průkazu o rozměrech 86x54 milimetrů. Na kartičce je nápis „Průkaz profesní způsobilosti řidiče“, dále je zde evidenční číslo dokladu, znak České republiky a různé bezpečnostní prvky, které zamezují padělání či pozměnění.

Průkaz profesní způsobilosti vydává obecní úřad obce s rozšířenou působností po absolvování školení a úspěšném složení zkoušek nejméně 6 měsíců před podáním žádosti o vydání průkazu. Tento průkaz je nám vydán pouze v případě, že jsme se pravidelně účastnili všech školení a byli jsme shledáni profesně způsobilými.[2]

*Profesní školení probíhá formou skupinových lekcí s instruktorem dle předepsaného plánu a počtu hodin zákonem. Profesní školení klade důraz na novinky v dopravních předpisech, mezinárodní dopravní legislativu (AETR), zásady bezpečné jízdy a další předpisy upravující mimo jiné také doby řízení a povinných přestávek. Součástí je vždy také diskuze a multimediální výuka.<sup>16</sup>*

### **Co dělat, pokud máme propadlý profesní průkaz?**

Pokud máme průkaz propadlý, *nemusíme absolvovat znovu vstupní školení (dříve bylo požadováno zákonem), ale pouze obnovovací školení v rozsahu 35 hodin (novela zákona č. 247/2 000 Sb.).*

*Pokud byla splněna podmínka školení po dobu platnosti průkazu (5x školení = 5 let) a nevypršela doposud platnost profesního průkazu, bude nám vydán nový průkaz na základě včasné žádosti podané na náš obecní úřad nebo magistrát města. Pokud již vypršela platnost našeho průkazu, budeme muset absolvovat obnovovací školení v rozsahu 35 hodin.<sup>16</sup>*

## Výměna profesního průkazu

*Pokud nám tento rok končí platnost profesního průkazu, čeká nás výměna na obecním úřadě podle našeho trvalého bydliště. S sebou si na úřad musíme přinést:*

- *Profesní průkaz*
- *Řidičský průkaz*
- *Potvrzení od školícího střediska o absolvování pravidelných školení (5x)*

*Bude nám vydán nový řidičský průkaz s patřičným označením profesní způsobilosti u souvisejících skupin. I dále platí povinnost pravidelných profesních školení každý rok.<sup>16</sup>*

### 4. 1 Vydání průkazu profesní způsobilosti řidiče

Pokud chceme průkaz získat, musíme si o něj zažádat na obecním úřadě obce s rozšířenou působností podle místa našeho trvalého pobytu nebo přechodného pobytu, který trvá déle, než 185 kalendářních dnů. Průkaz se musí vydat nejpozději do 30-ti dnů.

Při podání žádosti předkládáme příslušnému pracovníkovi úřadu:

*-řidičský průkaz - pracovník ORP se přesvědčí, zda je žadatel držitelem příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění C, C1, C + E, C1 + E nebo D, D1, D + E, D1 + E a vyhledá žadatele v elektronické aplikaci registru řidičů*

*-doklad o vykonání zkoušky s výsledkem prospěl, pokud se jedná o žadatele, který absolvoval výuku a výcvik v rámci vstupního školení a úspěšně vykonal zkoušku v období 6 měsíců před podáním žádosti u jiného úřadu; v případě, že žadatel vykonal zkoušku u stejného úřadu, kde o vydání PPZŘ žádá, zjistí pracovník ORP výsledek zkoušky z vlastní evidence zkoušek vedené úřadem.*

---

<sup>16</sup> <https://www.autoskola-crkva.cz/> [online]. [cit. 2021-03-23] Dostupné z WWW: <<https://www.autoskola-crkva.cz/profesni-prukaz-ridice>>



*-nebo doklad o vykonání pravidelného školení v plném rozsahu, jedná-li se o držitele PPZŘ, jehož platnost končí; pracovník ORP provede kontrolu naplnění limitu 35 hodin školení v průběhu 5 let a platnosti dokládáných údajů, viz obrázek č.5,*

*-potvrzení o zaplacení správního poplatku 200 Kč, který se vybere vždy za vydání PPZŘ (s výjimkou případů, kdy jde o nahrazení dočasného dokladu vydaného podle kapitoly 5. této metodiky);*

*-fotografii o rozměrech 3,5 x 4,5 cm, která musí splňovat stejné požadavky jako u řidičského průkazu v souladu s § 92 odst. 4 písm. e) zákona č. 361/2000 Sb.<sup>17</sup>*

## **4.2 Odborná způsobilost**

*Odborná způsobilost je soubor odborných znalostí, které se vztahují k provozování silniční dopravy pro cizí potřeby, jakož i schopnost jejich uplatnění při provozování této dopravy.<sup>18</sup> Získání odborné způsobilosti nám umožňuje řídit všechna vozidla v daném druhu dopravy. Pokud tedy po absolvování vstupního školení získáme odbornou způsobilost řekněme například pro skupinu C1, nemusíme už znovu absolvovat další vstupní školení pro získání odborné způsobilosti v oblasti nákladní dopravy, což znamená pro skupiny C, C + E, C1 + E. V případě, že se chceme stát řidičem vozidla osobní dopravy, například skupiny D, musíme napřed zvládnout zvláštní část vstupního školení pro vozidla osobní dopravy. Pokud tedy odbornou způsobilost získáme, je to vždy jen v rámci buď osobní či nákladní dopravy. [16]*

Podmínku odborné způsobilosti u fyzické osoby musí splňovat buď ustanovený odpovědný zástupce nebo fyzická osoba sama. U právnické osoby musí podmínku splňovat osoba, která je dopravním podnikem zaměstnaná nebo určená smlouvou. Musí však být zaměstnanec, vlastník nebo ředitel podniku. Podmínku odborné způsobilosti

---

<sup>17</sup> *Řidičské průkazy* [online]. [cit. 2021-03-15]. Dostupné z WWW: <<http://ridicke-prukazy.info/metodika-vydavani-prukazu-profesni-zpusobilosti-ridice.html>>

<sup>18</sup> *Zlínský kraj* [online]. [cit. 2021-03-15]. Dostupné z WWW: <<https://www.kr-zlinsky.cz/odborna-zpusobilost-cl-101.html>>

získáme tím, že složíme zkoušku na příslušném dopravním úřadu a získané osvědčení pak předložíme příslušnému živnostenskému úřadu.

Zkouška pro získání odborné způsobilosti se skládá ze dvou částí. První část je písemný test z osmi oborů se čtyřmi možnými odpověďmi, z nichž pouze jedna je správná. Názvy oborů jsou:

- A. občanské právo
- B. obchodní právo
- C. sociální právo
- D. daňové právo
- E. obchodní a finanční správa podniku
- F. přístup na trh
- G. technické normy a technická hlediska provozu
- H. bezpečnost silničního provozu

Test má celkem 60 otázek, které jsou tvořeny tak, že test obsahuje otázky ze všech oborů. Test z oborů B, D, E a H obsahuje 20 otázek a každá správná odpověď je hodnocena 1 bodem. Obory A, C, F a G mají 10 otázek a bodové hodnocení jsou 2 body za každou správně zodpovězenou otázku.

Ve druhé části jako žadatelé prokazujeme své nabyté zkušenosti v praxi během případové studie. Během tohoto cvičení musíme hodnotit přepravu, která nám byla přidělena, a to z hlediska vozidla, věku řidiče, přestávek a potřebných dokladů tím, že zvolíme správnou odpověď. U této části můžeme dosáhnout maxima 100 bodů s tím, že abychom byli úspěšní, musíme mít alespoň 50% bodového hodnocení.

Celkovou zkoušku z odborné způsobilosti jsme úspěšně složili pouze v případě, že jsme dosáhli nejméně 60% z celkového možného bodového hodnocení z testu a případové studie. [19]

*Zkouška způsobilosti se týká pouze vstupního školení (140 hodin). Pravidelné, obnovovací nebo rozšiřovací školení nemá zkoušku.*

*Předpokládanými doklady je občanský průkaz, řidičský průkaz a potvrzení o absolvování profesního školení. Zkouška pro získání profesního průkazu se skládá na PC.<sup>19</sup>*

### 4.3 Vstupní školení na profesní průkaz

Toto školení trvá standartně 140 hodin a týká se řidičů starších 21 let, kteří vlastní řidičský průkaz skupin C1, C, C1 + E a C + E a řidičů starších 23 let, kteří vlastní řidičský průkaz skupin D1, D1 + E, D a D + E. Školení je zakončeno zkouškou z profesní způsobilosti a máme tak oprávnění vykonávat profesní činnost po dobu 5-ti let.

*Obsah školení: -teorie pokročilého racionálního řízení a zásady bezpečné a defenzivní jízdy  
-uplatnění vnitrostátních a mezinárodních právních předpisů vztahujících se k silniční dopravě  
-bezpečnost provozu a ekologický provoz vozidla  
-poskytování služeb a logistiky  
-hospodářské prostředí a organizace dopravního trhu  
-sociálně-právní prostředí v silniční dopravě  
-zdravotní rizika a jejich předcházení v provozu na pozemních komunikacích  
-prevence a řešení mimořádných událostí v provozu na poz. komunikacích  
-výcvik praktických aplikací znalostí o řízení vozidla<sup>19</sup>*

Závěrečná zkouška má formu testu, provádí se na počítači a obsahuje 80 otázek, které jsou rozděleny do různých tematických okruhů. Jeden okruh má deset otázek a jednotlivá otázka má tři možné odpovědi z nichž pouze jedna je správná. Pokud chceme test úspěšně složit, musíme dosáhnout 70% úspěšnosti ve všech okruzích.

### 4.4 Vstupní školení na profesní průkaz – rozšířené

Rozšířené pojetí vstupního školení trvá 280 hodin a opravňuje nás řídit vozidla všech skupin D od 21-ti let a vozidla všech skupin C od 18-ti let. Stejně jako standartní verze, je i toto školení zakončeno zkouškou z profesní způsobilosti.

---

<sup>19</sup> ÚAMK ČR z.s., Profiautoškola [online]. [cit. 2021-03-12] Dostupné z WWW: <<http://www.profiautoskola.cz/index.php/skoleni-profesni-zpusobilosti-ridicu>>

#### **4. 5 Rozšiřující školení na profesní průkaz**

Tento druh školení je určen pro řidiče, kteří již jsou vlastníky profesního průkazu a pouze si potřebují rozšířit své znalosti a dovednosti. Délka školení je 45 hodin a současnými tématy doplňuje osnovy ze vstupních školení.

#### **4. 6 Obnovující školení na profesní průkaz**

Školení je určeno řidičům, kteří profesní průkaz dlouhou dobu nebo neužívali nebo jim vypršela 5-ti letá lhůta a následkem toho si potřebují průkaz obnovit. Délka obnovovacího školení je 35 hodin.

#### **4. 7 Pravidelné školení na profesní průkaz**

Pokud jsme vlastníky profesního průkazu, musíme se účastnit pravidelného školení. To znamená docházet jednou ročně na 7 hodinový jednodenní kurz po dobu 5-ti leté platnosti profesního průkazu. [3]

*Pravidelné školení je forma zdokonalování již získané profesní způsobilosti. Jeho předmětem tedy je prohloubení znalostí teorie pokročilého racionálního řízení a zásad bezpečné a defenzivní jízdy, uplatnění vnitrostátních a mezinárodních právních předpisů vztahujících se k silniční dopravě, bezpečnosti provozu a ekologického provozu vozidla, poskytování služeb a logistiky, hospodářského prostředí a organizace dopravního trhu, sociálně-právního prostředí v silniční dopravě, zdravotních rizik a jejich předcházení v provozu na pozemních komunikacích, prevence a řešení mimořádných událostí v provozu na pozemních komunikacích. Zvláštní pozornost je při pravidelném školení věnována bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a hospodárné spotřebě pohonných hmot.<sup>20</sup>*

---

<sup>20</sup> JANOUŠEK, Karel, Dagmar FITŘÍKOVÁ, Dagmar PROCHÁZKOVÁ, Christian ŽMOLÍK. *Automobil v podnikání*. Anag, 2011. ISBN 978-80-7263-668-6. s. 75

## 5. Přeprava nebezpečných látek

Jakožto profesionální řidiči s řidičským oprávněním skupiny C můžeme postoupit na ještě vyšší úroveň a začít převážet nebezpečné látky. To sebou samozřejmě nese jistá rizika. Proto je potřeba vylepšit si naše stávající vzdělání o stupeň výš.

### 5.1 Vzdělání řidičů převážející nebezpečné látky

Nejdříve ze všeho musíme získat od Ministerstva dopravy ADR Osvědčení o školení řidiče. Tím prokážeme naše projití kurzem a úspěšné složení závěrečné zkoušky. Na výběr máme ze čtyř kurzů:

- základní kurz pro přeprava kusů a volně ložených látek
- nadstavbový kurz pro přepravu látek v cisternách
- nadstavbový kurz pro přepravu látek tř. 1 (výbušné látky a předměty)
- nadstavbový kurz pro přepravu látek tř. 7 (radioaktivní látky)

Všechny varianty se od sebe liší svým obsahem a délkou trvání. Také záleží, zda si chceme vybrat rozšiřovací, obnovovací nebo úplně nový kurz. Opět je zde ke složení písemný test, tentokrát však ne za přítomnosti komise krajského úřadu, ale komisaře zvoleným Ministerstvem dopravy.

ADR Osvědčení o školení řidiče začíná platit dnem, kdy úspěšně složíme zkoušku a má platnost po dobu 5 let. Pokud nám platnost vyprchává, je možné si ji obnovit kdykoliv během posledního roku a opět na 5 let. [12]

Během školení nás také naučí, co všechno jsme jako řidiči nebo také dopravci povinni zajistit:

*„a) zajistit, aby v dopravní jednotce byly při přepravě řádně a úplně vyplněné průvodní doklady,*

*b) zajistit, aby pro přepravu nebezpečných věcí byla použita dopravní jednotka k tomu způsobilá a vybavená předepsanými doklady,*

*c) zajistit, aby přepravu prováděla pouze osádka dopravní jednotky složená z držitelů odpovídajících osvědčení,*

- d) převzít k přepravě a přepravovat pouze nebezpečné věci, jejichž přeprava je povolena,*
- e) zajistit dodržení ustanovení o nakládce, včetně zákazu společné nakládky, vykládce, manipulaci, zajištění nákladu, provozu dopravní jednotky a dozoru nad ní,*
- f) zabránit úniku látek nebo poškození přepravovaných věcí a nepřevzít k přepravě nebezpečné věci, u nichž je jejich obal poškozený nebo netěsný,*
- g) zajistit, aby v případě nehody nebo mimořádné události členové osádky vozidla provedli opatření uvedená v písemných pokynech pro řidiče vozidla,*
- h) provádět přepravu dopravní jednotkou označenou bezpečnostními značkami a označením vztahujícím se k nákladu,*
- i) převzít k přepravě pouze kontejner označený bezpečnostními značkami a označením vztahujícím se k nákladu,*
- j) používat dopravní jednotku vybavenou předepsanou výbavou,*
- k) dodržet ustanovení o způsobu přepravy nebezpečných věcí,*
- l) vybavit dopravní jednotku hasicími přístroji,*
- m) ustanovit bezpečnostního poradce pro přepravu nebezpečných věcí a*
- n) uchovávat po dobu 2 let předepsané doklady.“<sup>21</sup>*

## **5. 2 ADR**

Pouze projít si školením ale nestačí. Důležitá je také znalost všech vyhlášek upravujících tuto problematiku. K tomu nám slouží Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí, také známá jako ADR. Říká nám, jak máme s nebezpečnými látkami zacházet, jak je převážet a kde uchovávat. Udržuje v bezpečí jak nás, řidiče, tak naše okolí.

Jako nebezpečné látky se klasifikují předměty, které jsou svojí konzistencí ohrožující ke svému okolí. To znamená, že jejich únik by mohl poškodit lidské zdraví, majetek či životní prostředí. Proto jejich nebezpečnost označujeme tzv. Kemlerovým kódem. Podívejme se, jaké další pojmy a značky musíme znát v případě, že se rozhodneme naše vzdělání opravdu rozšířit.

---

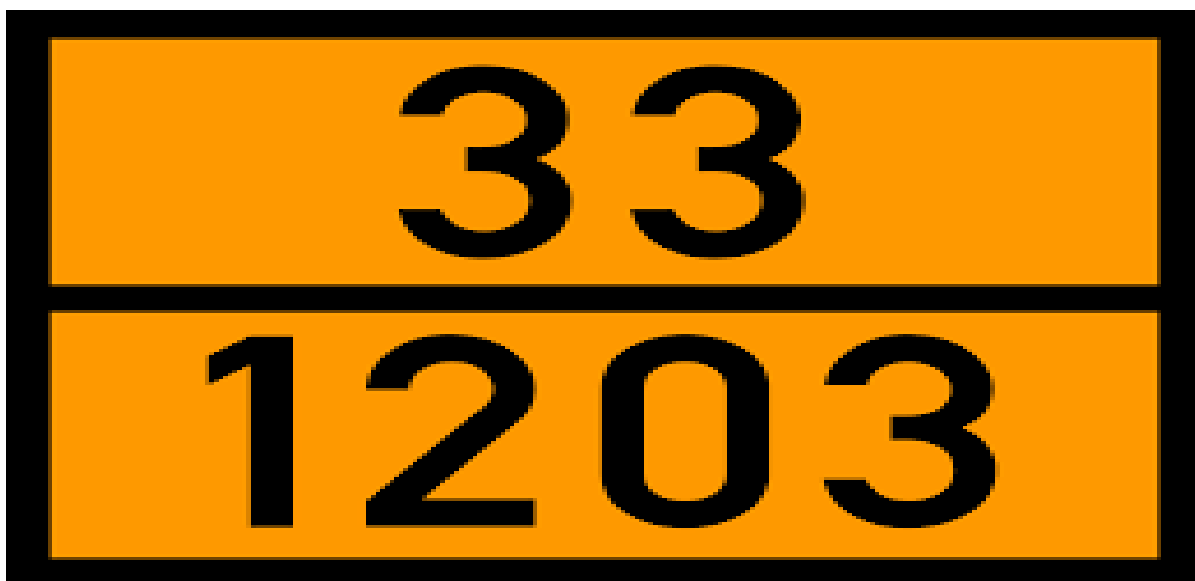
<sup>21</sup> ČESKO. Zákon č. 111 ze dne 26. dubna 1994 o silniční dopravě ze dne 26. dubna 1994. In *Sbírka zákonů České republiky*.

### 5. 2. 1 Kemlerův kód

Kemlerův kód je jedna ze dvou částí, kterými označujeme, jakou látku převážíme. Nejčastěji se k tomu užívá obdélníková tabulka oranžové barvy s rozměry 40x30 cm umístěná na přední a zadní části vozidla. Na této tabulce jsou vždy dvě čísla pod sebou. V dolní části je čtyřmístné identifikační číslo, UN-kód, které říká, co za látku převážíme. Kemlerův kód se nachází v horní části tabulky. Narozdíl od UN-kódu, tento kód je kombinací dvou nebo tří čísel a označuje nebezpečnost převážené látky dle následující tabulky:

- 1 – výbušná látka (pouze u ADR)
- 2 – nebezpečí úniku plynu při zvýšení/snížení tlaku nebo chemickou reakcí
- 3 – hořlavý plyn nebo kapalina
- 4 – hořlavá pevná látka
- 5 – látka podporuje hoření, má oxidační účinky
- 6 – toxická látka
- 7 – radioaktivní látka
- 8 – žíravá látka, látka s leptavými účinky
- 9 – nebezpečí spontánních, bouřlivých reakcí (samovolný rozklad nebo polymerace)
- 0 – Bez významu (kód musí mít alespoň dvě číslice, proto se 0 používá na doplnění do dvouciferného čísla)
- X – látka nebezpečná při kombinaci s vodou [10]

Obr. 1 Příklad Kemlerova a UN-kódu, Zdroj [18]



### 5. 2. 2 Třídy nebezpečnosti

Jak je zmíněno výše, nebezpečné látky jsou všechny předměty, které ohrožují život, zdraví či majetek. Pomocí Kemlerova a UN-kódu poznáme, jakou látku převážíme. Jak ale poznat, jaké nebezpečí nám od dané látky hrozí? K tomu nám slouží třídy nebezpečnosti:

1. **Výbušné látky:** -tuhé látky nebo kapaliny, které mohou vyvinout plyny, jejichž teplota, tlak či rychlost dokáže poškodit okolní prostředí
  - 2.1 **Plyny:** -mohou být čisté plyny, směsi jednoho a více plynů či jiných látek
  - 2.2 **Plyny nezápalné a nejedovaté:** -směsi jednoho a více plynů či jiných látek
  - 2.3 **Plyny jedovaté:** -čisté plyny, směsi jednoho a více plynů
3. **Hořlavé kapaliny:** -předměty a kapaliny, které jsou kapalné a hoří při nejvýše 61°C
  - 4.1 **Hořlavé tuhé látky:** -lehce hořlavé látky, které lze zapálit třením
  - 4.2 **Samozápalné látky:** -reakce látky s kyslíkem bez větrání vede ke vznícení
  - 4.3 **Látky, ve styku s vodou vyvíjející hořlavé látky:** -látky při kontaktu s vodou vytvářejí hořlavé plyny
- 5.1 **Látky podporující hoření:** -uvolňováním kyslíku podporují hoření jiných látek



**5.2 Organické peroxidy:** -pomocí tepla nebo tření se rozkládají

**6.1 Toxické látky:** -nadýchání nebo aplikace na pokožku může vést ke smrti člověka

**6.2 Infekční látky:** -původce nemocí (mikroorganismy) způsobující onemocnění lidí či zvířat

**7. Radioaktivní látky**

**8. Žíravé látky:** -napadají vše, s čím přijdou do styku

**9. Jiné nebezpečné látky a předměty:** -představují jiné nebezpečí [9]

## 6. Statistiky nehodovosti profesionálních řidičů

Abychom mohli udělat nějaké závěry, musíme se napřed podívat na statistiky nehodovosti a jak si jako profesionální řidiči stojíme v porovnání s ostatními skupinami. Vzhledem však k mimořádným událostem a vyhlášení nouzového stavu v souvislosti s pandemií Covid v roce 2020, tento rok vynecháme a budeme porovnávat statistiky pouze do roku 2019.

Podle oficiálních záznamů Policie České republiky bylo za rok 2019 šetřeno přesně 107 572 dopravních nehod. Během těchto nehod došlo k 547 úmrtí a škodě na majetku v hodnotě 6 838 miliónu Kč. Pokud tato data porovnáme s rokem 2018, tak došlo k poklesu úmrtí o 18 osob, k poklesu těžce zraněných osob o 355 a k poklesu lehce zraněných osob o 1 280. Zároveň však došlo k nárůstu počtu nehod o 2 808 a hmotné škody o 290 miliónu Kč.

Když se podíváme na konkrétní statistiky, vidíme, že nehody nákladních automobilů jsou na druhém místě hned za osobním automobilem bez přívěsu a autobusy na místě sedmém.

Tab. 1, Nehody podle druhu vozidla, Zdroj [14]

Nehody podle druhu vozidla	počet nehod	rozdíl nehod	tj. rozdíl nehod v %	usmrceno osob	rozdíl usmrcených	tj. rozdíl usmrcených v %
moped	76	-20	-20,8	1	0	0,0
malý motocykl	91	-18	-16,5	1	0	0,0
motocykl	1 826	-103	-5,3	46	-11	-19,3
osobní automobil bez přívěsu	51 586	-1 028	-2,0	372	-9	-2,4
osobní automobil s přívěsem	521	25	5,0	3	0	0,0
nákladní automobil	7 690	-73	-0,9	43	3	7,5
nákladní automobil s přívěsem	771	-37	-4,6	6	2	50,0
nákladní automobil s návěsem	3 028	57	1,9	19	7	58,3
autobus	1 341	-57	-4,1	4	-3	-42,9
traktor	335	37	12,4	1	-1	-50,0
tramvaj	140	25	21,7	1	0	0,0
trolejbus	66	-4	-5,7	0	0	.
jiné motorové vozidlo	221	8	3,8	4	2	100,0
jízdní kolo	2 646	-78	-2,9	27	8	42,1
povoz, jízda na koni	8	4	100,0	0	0	.
jiné nemotorové vozidlo	62	23	59,0	0	0	.
vlak	1	0	0,0	0	0	.
nezjištěno, řidič ujel	18 751	879	4,9	7	-3	-30,0
jiný druh vozidla	10	2	25,0	0	0	.

Pokud zajdeme při porovnávání ještě dál, než je rok 2018, až k roku 2010, vidíme, že tendence k dopravním nehodám je bohužel vzestupná, přestože následky na životě a zdraví jsou nejmenší za posledních 5 let. [14]

Tab. 2, Počet nehod a následků, ČR, 2010 – 2019, Zdroj [14]

Počet nehod a následků, ČR, 2010 - 2019	počet nehod	z toho následky na životě a zdraví	usmrceno	těžce zraněno osob	lehce zraněno osob
2010	75 522	19 676	753	2 823	21 610
2011	75 137	20 487	707	3 092	22 519
2012	81 404	20 504	681	2 986	22 590
2013	84 398	20 342	583	2 782	22 577
2014	85 859	21 054	629	2 762	23 655
2015	93 067	21 561	660	2 540	24 426
2016	98 864	21 386	545	2 580	24 501
2017	103 821	21 263	502	2 339	24 740
2018	104 764	21 889	565	2 465	25 215
2019	107 572	20 806	547	2 110	23 935

## 7. Nehodovost profesionálních řidičů a její příčiny

Všechny profese mají různé rizikové faktory, které se odvíjejí a liší podle náplně dané práce. Samozřejmě se to nevyhýbá ani profesionálním řidičům. Naším největším nepřítelem je nehodovost na silnicích. *Kamiony a těžké nákladní vozy jsou považovány za nebezpečné ohrožující ostatní účastníky provozu. Je to zejména pro jejich váhu, vysokou rychlost, se kterou se pohybují, hluk a aerodynamické vlivy. Mnoho účastníků silničního provozu se v jejich blízkosti necítí v bezpečí, což má negativní vliv na jejich chování, a tedy i řízení.*<sup>22</sup> Nyní k samotným příčinám nehodovosti:

### 7. 1 Nepřiměřená rychlost

Jednou z hlavních příčin dopravních nehod bývá rychlost nepřiměřená k okolním vlivům a podmínkám. Je to problém, který trápí nejenom profesionální řidiče, ale i ostatní provozovatele motorových vozidel. Spousta řidičů podcení své schopnosti nebo například nezpomalí v obci či městě, což vede k nehodě. Jen za leden 2019 bylo nepřiměřená rychlost příčinnou 23, 67% z celkového počtu nehod. [13]

### 7. 2 Pozornost

*Nepozorný řidič může vidět nebezpečnou situaci, ale nemusí si ji uvědomit. Na správném uvědomění situace se významně podílí předchozí duševní zaměření a zkušenost. Z mnoha podnětů vybírá řidič jen některé. Při jízdě vyčleňujeme v prostoru některé předměty, které jsou potom vnímány s větší přesností než ostatní části celého zrakového pole. Jedná se tedy o nebezpečný jev. V dopravních statistikách zaujímá místo mezi jednou z nejčastějších příčin selhání řidičů.*<sup>23</sup>

### 7. 3 Mikrospánek

*Dopravní úrazy a úmrtí v důsledku ztráty spánku a poruch spánku jsou rostoucí zátěží pro veřejnost.*<sup>24</sup> Konkrétně mikrospánek. A co to je vlastně mikrospánek? Tento

---

<sup>22</sup> SCHMEIDLER, Karel. *Mobilita, transport a dostupnost ve městě*. Ostrava: Key Publishing, 2010. ISBN 978-80-7418-063-7. s. 166

<sup>23</sup> ŠTIKAR, Jiří, Jiří HOSKOVEC, Jana ŠTIKAROVÁ a Jana ŠMOLÍKOVÁ. *Psychologie v dopravě*, Praha: Karolinum, 2003. Učební texty Univerzity Karlovy v Praze. ISBN 80-246-0606-2. s. 66

<sup>24</sup> VERSTER, Joris C. *Drugs, Driving and Traffic Safety*. Birkhauser Basel, 2009. ISBN 978-3-7643-9923-8. s. 10 (překlad vlastní)

jev trvá mezi 3 a 15 sekundami, během kterých osoba sedící za volantem řádně nevnímá své okolí. Řidič se cítí unavený, chce se mu spát a nedokáže se řádně soustředit. Následkem toho reaguje zpomaleně. Pokud pocítíme tyto příznaky na sobě, měli bychom okamžitě zastavit. Což je bohužel něco, co většina řidičů ignoruje. Tímto problémem se zabývala německá Rada pro bezpečnost silničního provozu. Podle jejich průzkumu si 45% řidičů myslí, že na ně únava nemá vliv, 43% si myslí, že dokáží odhadnout, kdy spánek přijde a 17% se nenechá od jízdy odradit ani silnou únavou.

Naneštěstí zde není moc možností, jak mikrospánku předejít. Proto se doporučuje usedat za volant pouze pokud se na to fyzicky cítíme, nepřeceňovat své schopnosti a zbytečně neriskovat. [13]

Avšak vzhledem k tomu, že jako profesionální řidiči za volant usednout musíme, vymyslel se na to systém. Doba řízení je maximálně 56 hodin za týden nebo 9 hodin za den. Následné přestávky jsou každých 4,5 hodiny a trvají 45 minut. [4]

## **7. 4 Technický stav vozidla**

Abychom nezpůsobili nehodu, musíme před jízdou vždy zkontrolovat vozidlo a jeho technický stav. Především zda odpovídá technickým podmínkám provozu na pozemních komunikacích, funkčnost brzd, správné osvětlení, dezén pneumatik a další.

Pokud dojde k závadě za jízdy, je třeba ji neprodleně dát do pořádku. V případě, že není kde zastavit, musíme pokračovat v jízdě přiměřené okolí a závadě až na místo, kde bude zastavení možné.

Nejlepší je samozřejmě pokusit se závadám velkým i malým předejít. Proto musíme pravidelně před jízdou vozidlo kontrolovat. Obzvláště velkou pozornost musí svému vozidlu před jízdou i během jízdy věnovat řidiči převážející nebezpečné látky.

## **7. 5 Nedodržování pravidel silničního provozu**

Mezi nejběžnější nedodržení pravidel silničního provozu patří například nepřipoutání se bezpečnostním pásem, prasklé či jinak poškozené přední sklo, ozdoby a jiné předměty na předním skle bránící výhledu, nevěnování se řízení (například telefonování za volantem) či nesledování situace v provozu

na pozemních komunikacích (chodci na přechodu, předjíždějící nebo odbočující vozidlo), neřízení se pokynů policisty nebo nedodržení světelného značení (semaforu).

Nebezpečí havárie lze minimalizovat tím, že se vyvarujeme všech výše zmíněných nedostatků. [6]

## 7.6 Nedostatek parkovacích míst

Jak již bylo naznačeno výše, za spoustu nehod může únava, a to i přesto, že všichni profesionální řidiči musí dodržovat povinné přestávky. Problémem ovšem je, že pokud chceme zastavit, často nemáme kde. Silničáři tvrdí, že nám v České republice chybí až 1 600 parkovacích míst pro kamiony. Výstavba nových parkovišť začala v loňském roce, ovšem podle generálního ředitele Ředitelství silnic a dálnic nám dokonce i v roce 2025 bude chybět zhruba 150 parkovacích míst. Přibudou však menší odpočívadla u krajnice vozovky. [8]

## 7.7 Nedodržení povinných přestávek

Další z faktorů, který také souvisí s únavou, je nedodržování přestávek. Jako řidiči musíme dodržovat dobu bezpečnostních přestávek nebo odpočinku. Přestávky máme buď podle mezinárodní smlouvy zvané AETR nebo podle evropského nařízení číslo 561/2006. Také je naší povinností podle vyhlášky číslo 478/2000 Sb. zajistit, abychom měli záznam o dodržování bezpečnostních přestávek nebo dobách odpočinku. K tomu slouží zařízení zvané tachograf. [7]

Obr. 2: Tachograf, Zdroj [2]



Pojďme se nyní podívat, jaká je doba řízení:

*-Denní doba řízení nesmí přesáhnout 9 hodin,*

*-nejvýše dvakrát za týden může být prodloužena na 10 hodin.*

*-Týdenní doba řízení nesmí přesáhnout 56 hodin a nesmí být překročena maximální týdenní pracovní doba stanovená ve směrnici 2002/15/ES (max. 48 hodin týdně, případně 60 hodin týdně, pokud za čtyři měsíce průměr nepřevyší 48 hodin).*

*-Celková doba řízení nesmí přesáhnout 90 hodin za období dvou po sobě následujících týdnů.*

*-Řidič je povinen zaznamenávat ručně do záznamového protokolu, nebo záznamového zařízení:*

*-dobu řízení vozidla používaného k obchodním účelům,*

*-jinou práci - nakládka, vykládka, pomoc cestujícím při nastupování a vystupování, čištění a technická údržba vozu a další, uvedené v čl. 3 písm. a) směrnice 2002/15/ES, vyjma „řízení“,*

*-dobu pracovní pohotovosti od poslední denní nebo týdenní doby odpočinku - čekání, doba strávená vedle řidiče, nebo ve spací kabině během jízdy.*

*-Po 4,5 hodinách řízení musí řidič dodržet nepřerušovanou bezpečnostní přestávku minimálně 45 minut, pokud mu nezačíná doba odpočinku.<sup>21</sup>*

A samozřejmě jaká je doba odpočinku:

*-Řidič musí dodržovat denní a týdenní doby odpočinku.*

*-V průběhu každých 24 hodin po skončení předchozí denní nebo týdenní doby odpočinku musí mít řidič novou denní dobu odpočinku.*

*-Pokud je v průběhu 24 hodin doba odpočinku alespoň 9 hodin, ale kratší než 11 hodin, jedná se o tzv. zkrácenou denní dobu odpočinku.*

*-Denní dobu odpočinku je možné prodloužit na běžnou nebo zkrácenou týdenní dobu odpočinku.*

*-Řidič může mít mezi dvěma týdenními dobami odpočinku maximálně tři zkrácené denní doby odpočinku.*

*-Pokud jsou přítomni dva řidiči, musí mít každý z nich vždy alespoň 9 hodin denní odpočinek, a to za každé období 30 hodin od skončení denního nebo týdenního odpočinku.*

*-Ve dvou po sobě následujících týdnech musí mít řidič:*

*-dvě běžné týdenní doby odpočinku, nebo*

*-jednu běžnou týdenní dobu odpočinku a jednu zkrácenou dobu odpočinku v celkové délce 24 hodin.*

*-Týdenní doba odpočinku začíná vždy nejpozději po uplynutí šesti 24-ti hodinových úseků od ukončení poslední týdenní doby odpočinku.*

*-Jakákoliv doba odpočinku, která byla vybrána jako náhrada za zkrácený týdenní odpočinek, musí navazovat na jinou dobu odpočinku trvající minimálně 9 hodin.*

*-Pokud je automobil vybaven lehátkem a řidič se tak rozhodne, může denní dobu odpočinku nebo zkrácený týdenní odpočinek trávit v něm.*

*-V případě, že týdenní odpočinek začíná v jednom týdnu a pokračuje týdnem druhým, může být odpočinek připojen jen k jednomu z těchto týdnů, nikoliv k oběma.*

*-Pokud řidič vozidlo doprovází na trajektu nebo železnici může běžný denní odpočinek přerušit maximálně dvakrát jinými činnostmi, které nepřesahují celkem 60 minut.*

*-Doba, kterou řidič stráví cestou z nebo do místa, odkud bude řídit vozidlo, které se nenachází v místě jeho bydliště ani na základně nebo provozovně zaměstnavatele, se nezapočítává jako doba odpočinku, pokud se řidič nenachází na trajektu nebo ve vlaku a nemá přístup k lehátku nebo lůžku.*

*-Doba, kterou řidič stráví řízením soukromého vozidla k nebo od svého služebního automobilu nad 3,5 tuny, se započítává jako jiná práce.<sup>25</sup>*

---

<sup>25</sup> *Bezpečnost a ochrana zdraví při práci* [online]. [cit. 2021-03-12]. Dostupné z WWW: <https://www.skolenibozp.cz/aktuality/bezpecnostni-prestavky-ridicu/>



## II. Empirická část

### Dotazníkové šetření

Vážení respondenti,

Jmenuji se Lucie Hájková a ráda bych Vás požádala o několik minut Vašeho času na vyplnění mého dotazníku. Studuji obor Bezpečnost silniční dopravy, dotazník je pro mou absolventskou práci a je zcela anonymní. Tématem je vzdělávání profesionálních řidičů; a na koho je lepší se obrátit, než na profesionální řidiče osobně?

Zatímco teoretická část popisovala vzdělávání a jeho náležitosti, empirická neboli teoretická část se zaměří na zjištění toho, co si profesionální řidiči myslí o podmínkách vzdělávání a zda je užiteční v praxi.

### Použité metody

Jak již bylo řečeno, jako hlavní cíl mé práce jsem si zadala zjištění, zda je vzdělávání profesionálních řidičů dostatečné. Proto jsem vytvořila dotazník, ve kterém se ptám profesionálních řidičů na jejich názory.

Dotazníkové šetření probíhalo pomocí internetové stránky zaměřené na profesionální řidiče. Zúčastnění měli neomezený čas na vyplnění. Šetření se zúčastnilo přesně 200 řidičů, z nichž převážná většina jsou muži ve věku mezi 31-40 lety a 41-50 lety. Spousta z nich je držitelem řidičského oprávnění skupiny C nebo D déle, než 5 let, ovšem našli se i tací, kteří jsou řidiči nákladní dopravy méně, než 5 let. Do jisté míry proto můžeme přikládat vinu na nehodovosti nezkušenosti řidičů. *Výzkum ukázal, že nezkušení řidiči podceňují rizika spojená s řadou jízdních situací.*<sup>26</sup>

Podle šetření se 88 lidí, což činí 44% zúčastněných, dostalo do dopravní nehody. Většina z nich, celých 52%, však pouze jako poškozený a pouze 15% se přiznalo ke způsobení dané nehody.

---

<sup>26</sup> MACHIN, Anthony M., Kim S. SANKEY. *Relationships between young drivers' personality characteristics, risk perceptions, and driving behaviour. Accident Analysis and Prevention*, 40, 541-547 (překlad vlastní)

Vzhledem k častým nehodám je důležité znát zdravotnickou přípravu, proto jedna z otázek byla i zda si řidiči v případě nehody dokáží poradit se zraněným a poskytnout mu první pomoc. V tomto případě skoro 90% dotazovaných odpovědělo kladně a v případě potřeby by dokázali první pomoc poskytnout.

Další otázka se týkala kontrol řidičů nákladních vozidel, ať už policií, celníky či jiným povolaných orgánem. Většina řidičů se shodla, že další kontroly potřeba nejsou nebo jsou dokonce až příliš časté.

Velký podíl na nehodách má technický stav vozidla, proto řidiči musí před jízdou své vozidlo kontrolovat. Celých 172 dotazovaných své vozidlo kontroluje, zatímco 28 přiznává, že vyrážejí na cestu bez kontroly.

Další velkou problematikou v nehodovosti řidičů je ignorování předepsané rychlosti. Proto byla otázka číslo 11 zaměřená na to, zda profesionální řidiči vždy dodržují předepsanou rychlost, ať už v obci nebo mimo obec. V tomto případě více, než polovina respondentů (56%) odpověděla, že předepsanou rychlost často nedodržují.

Mikrospánek je pro spoustu řidičů problém odhalit, proto jsem se ptala, jak je to pro profesionální řidiče, zda dokáží mikrospánek rozpoznat a včas mu předejít. Skoro 60% si myslí, že dokáže mikrospánek rozpoznat a zastavením tak předejít usnutím za volantem a případné nehodě.

Co se týká délky přestávek po 4,5 hodinách řízení, více než 70% dotazovaných považuje tuto dobu za dostatečnou pro odpočinek, ale necelých 30% říká, že tato doba je příliš krátká a odpočinout si nestihnou.

V otázce, zda je podle řidičů vstupní školení na profesní průkaz dostatečné celková většina 78% odpověděla, že je podle nich školení dostatečné a nic se měnit nemusí. Proti nim ale stojí 22%, kteří jsou proti a rádi by vstupní školení rozšířili.

Řidiči musí mít prostor pro odpočinek. Proto je má další otázka zaměřená na možnost přístavby parkovišť a dalších odstavných ploch pro nákladní vozidla. Na tuto otázku většina odpověděla tím, že je potřeba více odstavných ploch, protože řidiči nemají prostor pro odpočinek.

A nakonec otázka, zda je pro řidiče rekvalifikační školení dostatečné. Toto školení se provádí každý rok a trvá 7 hodin. Pro většinu řidičů je 7 hodin dost a stačilo by jim i méně.

## Průběh průzkumu

### 1. Otázka: Jaké je Vaše pohlaví?

Na tuto otázku odpovědělo 200 dotazovaných, z nichž je 188 (94%) mužů a 12 (6%) žen. Tato otázka se může zdát irelevantní, ovšem jak napsal ve své knize Karel Havlík: „Nadále však existují rozdíly mezi mužem a ženou v dopravním charakteru a dopravním chování. Odpovědnost za to lze přičíst naprogramovanému osobnostnímu založení i nestejným psychosomatickým procesům probíhajícím v centrální nervové soustavě obou pohlaví. Mozek muže v klidovém stavu je zhruba ze dvou třetin aktivní, kdežto ženský z devadesáti procent. V rychlosti reagování na zrakové a sluchové podněty jsou muži lepší. Psychická výkonnost bývá slabší u žen. Dlouhotrvající jízda představuje až na výjimky pro něžné pohlaví přece jenom vyšší zatížení. Na kratších tratích do 100 km dosahovaly motoristky téměř týchž parametrů jako motoristé, ale při delších trasách se rychleji unavily. Mají-li však ujeto přibližně stejné množství kilometrů, umějí se v dovednostech mužům vyrovnat. Nemají však sklon se na silnici prosazovat. Soupeření mezi některými řidiči je nevzrušuje.“<sup>27</sup>

Graf č. 1: vyhodnocení otázky 1. Zdroj: vlastní zpracování



<sup>27</sup> HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Praha: Portál, 2005. ISBN 80-717-8542-3.

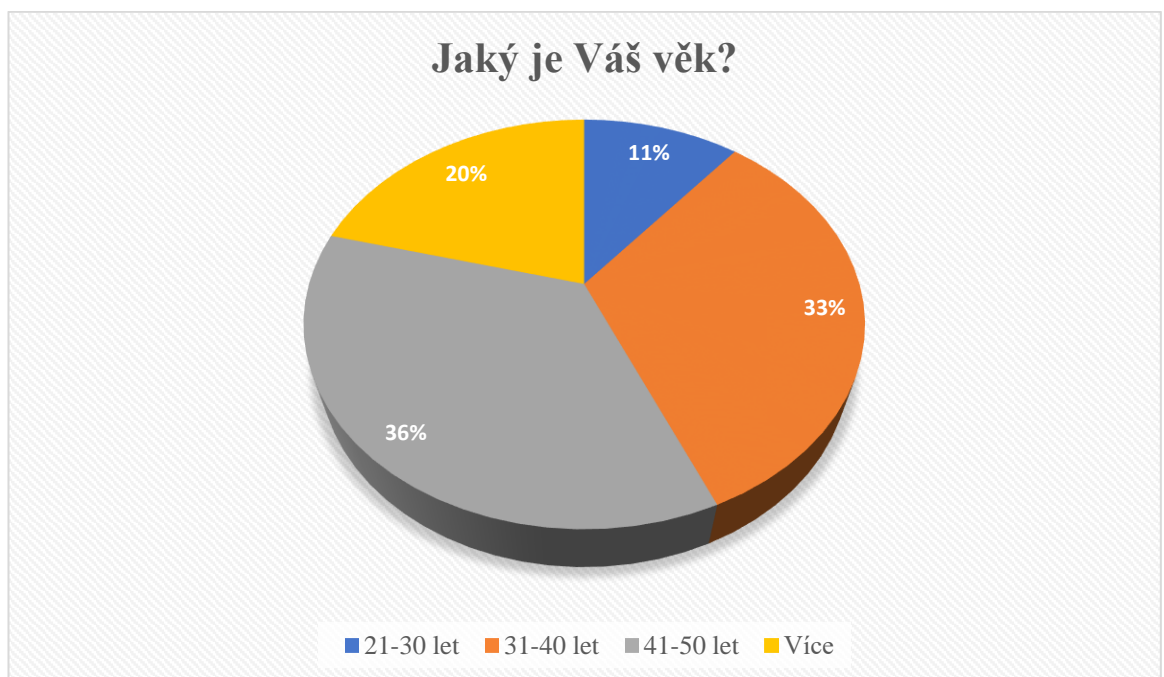
## 2. Otázka: Jaký je Váš věk?

2. Jaký je Váš věk?

- 21-30 let
- 31-40 let
- 41-50 let
- Více

Na tuto otázku odpovědělo 200 dotazovaných. Z toho je 22 lidí (11%) ve věku mezi 21-30 lety, 66 lidí (33%) ve věku mezi 31-40 lety, 72 lidí (36%) ve věku mezi 41-50 lety a 40 lidí (20%) jsou lidé starší 50 let.

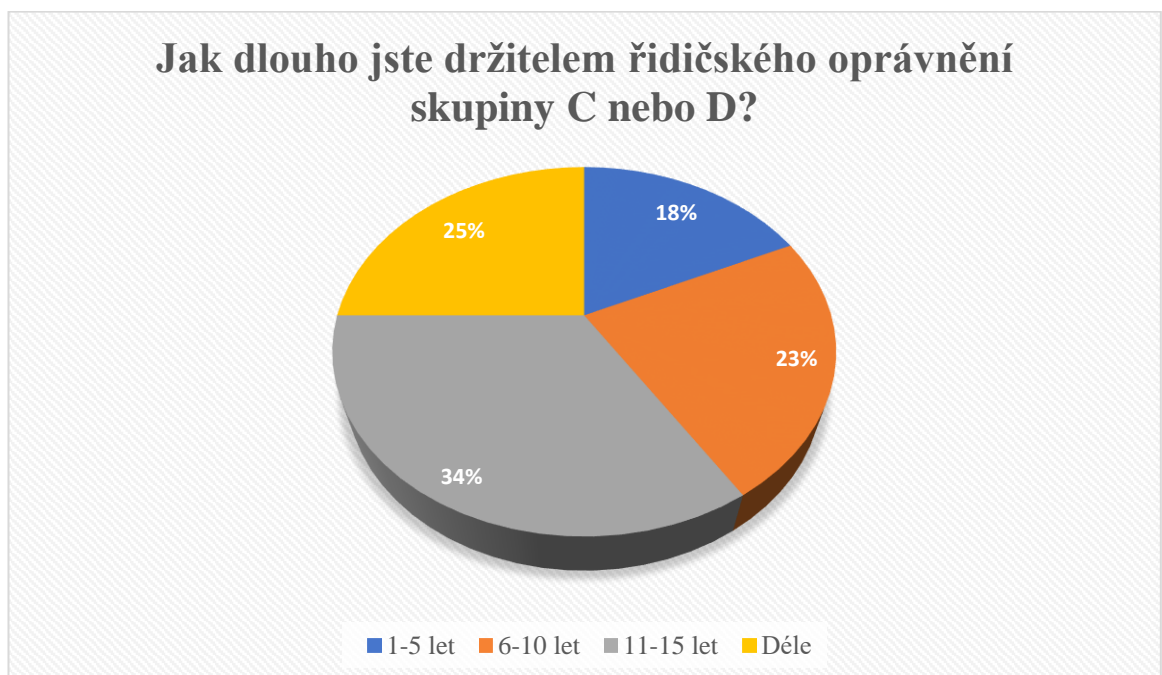
Graf č. 2: vyhodnocení otázky 2. Zdroj: vlastní zpracování



**3. Otázka:** Jak dlouho jste držitelem řidičského oprávnění skupiny C nebo D?

Na tuto otázku odpovědělo 200 dotazovaných. Z těchto osob je 36 lidí (18%) držitelem řidičského oprávnění 1-5 let, 46 lidí (23%) je držitelem řidičského oprávnění 6-10 let, 68 lidí (34%) je držitelem řidičského oprávnění 11-15 let a 50 lidí (25%) je držitelem řidičského oprávnění déle, než 15 let.

Graf č. 3: vyhodnocení otázky 3. Zdroj: vlastní zpracování



**4. Otázka:** Součástí výuky řidičů je i výuka zdravotnické přípravy. Víte, jak pomoci zraněnému?

Na tuto otázku odpovědělo 200 dotazovaných. Z těchto osob si je 176 (88%) respondentů jistých, že by dokázali poskytnout první pomoc v případě potřeby, zatímco 24 (12%) by v těchto případech s poskytnutím pomoci váhalo.

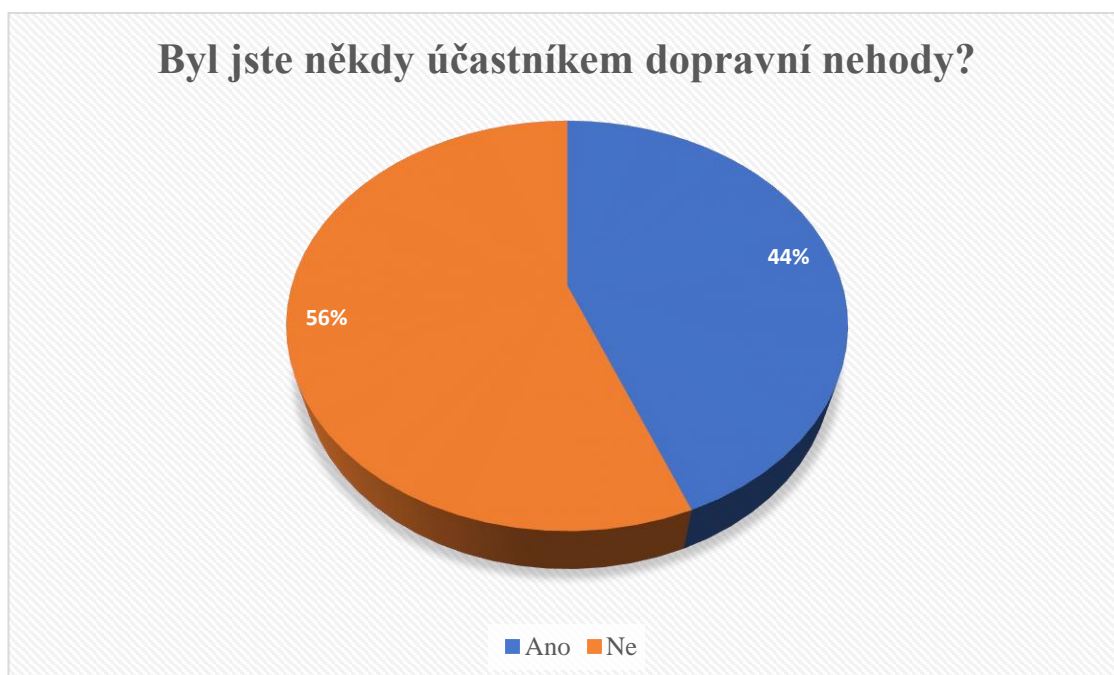
Graf č. 4: vyhodnocení otázky 4. Zdroj: vlastní zpracování



**5. Otázka:** Byl jste někdy účastníkem dopravní nehody?

Na tuto otázku odpovědělo 200 dotazovaných. Z těchto osob bylo 88 lidí (44%) účastníkem dopravní nehody a 112 lidí (56%) nikdy nebyli účastníky dopravní nehody.

Graf č. 5: vyhodnocení otázky č. 5. Zdroj: vlastní zpracování

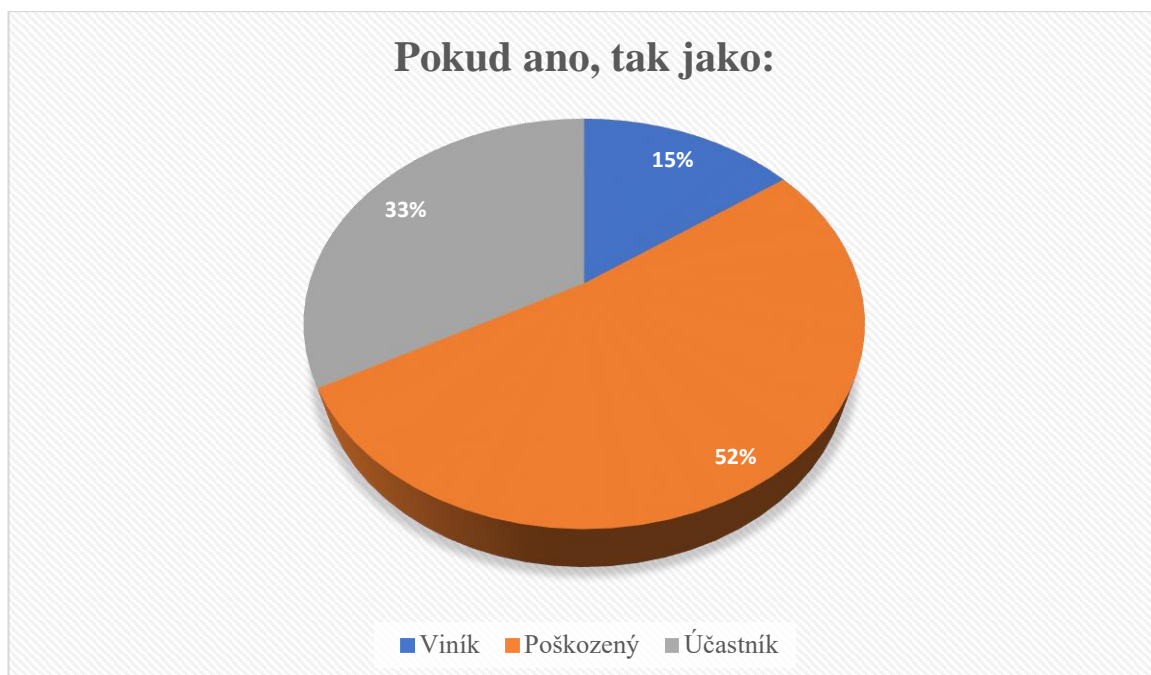




**6. Otázka:** V případě, že ano, byl jste viník, poškozený či účastník?

Z dotazovaných, kteří se stali účastníky dopravní nehody, bylo 52% poškozených, 33% účastníků a 15% řidičů se přiznalo ke způsobení nehody.

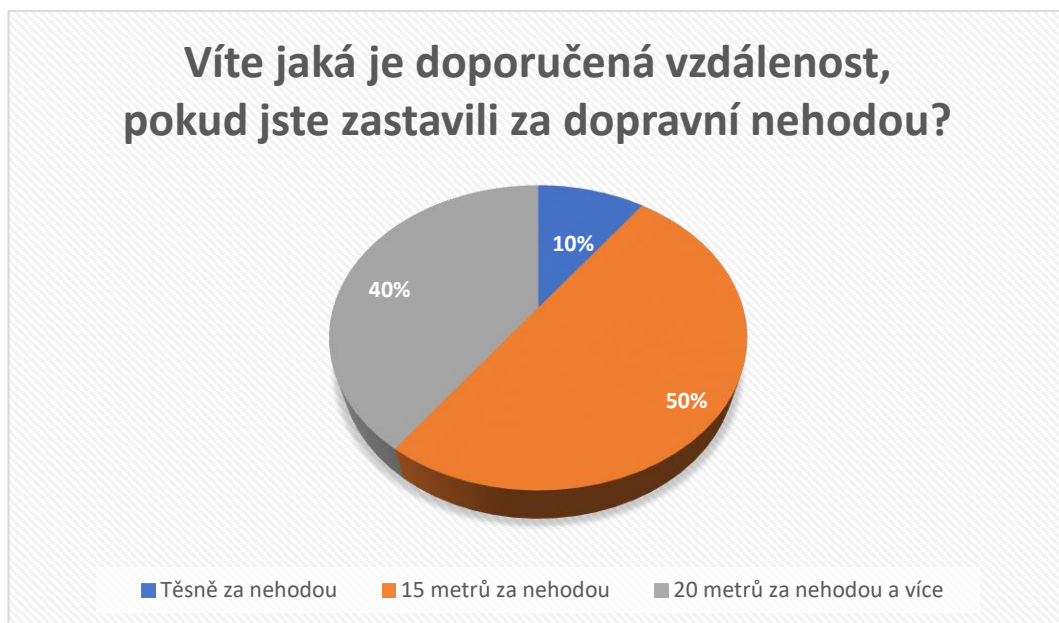
Graf č. 6: vyhodnocení otázky 6. Zdroj: vlastní zpracování



**7. Otázka:** Víte jaká je doporučená vzdálenost, pokud jste zastavili za dopravní nehodou?

Na tuto otázku odpovědělo 200 dotazovaných. Z těchto osob si 20 (10%) lidí myslí, že vhodná vzdálenost k zastavení je těsně za nehodou, 100 (50%) lidí si myslí, že vhodná vzdálenost je 15 metrů za nehodou a 80 (40%) lidí si myslí, že vhodná vzdálenost k zastavení je 20 metrů za nehodou a více.

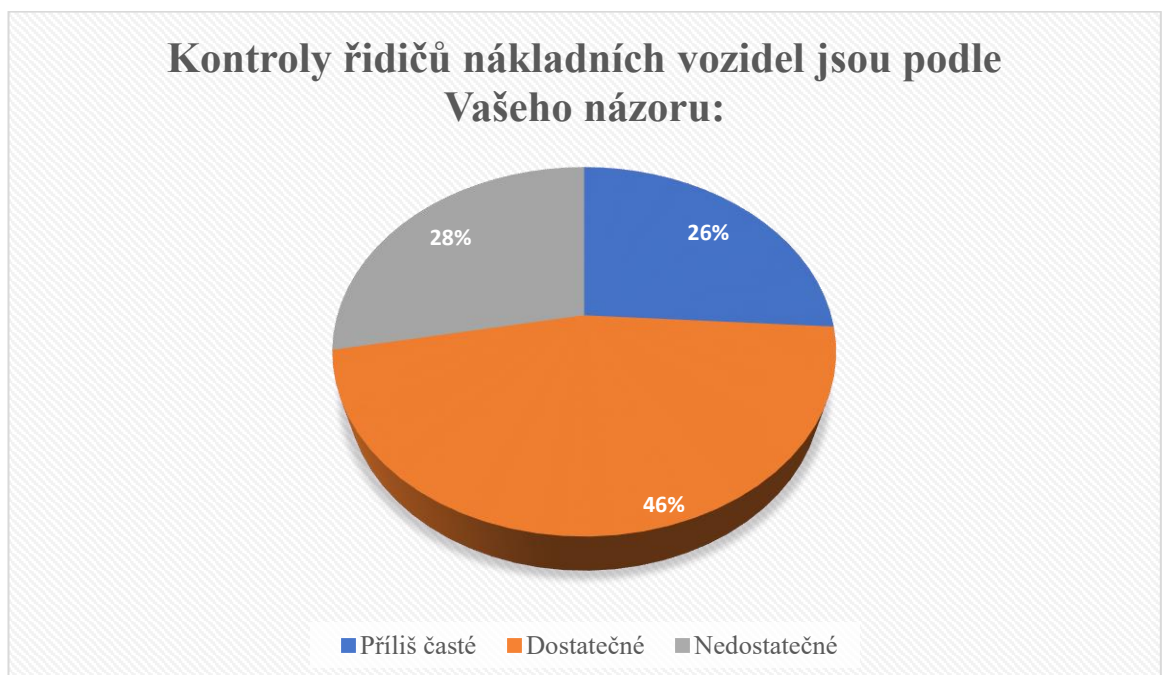
Graf č. 7: vyhodnocení otázky 7. Zdroj: vlastní zpracování



**8. Otázka:** Jak časté jsou podle Vašeho názoru kontroly profesionálních řidičů?

Na tuto otázku odpovědělo 200 dotazovaných. Z těchto osob si 92 lidí (46%) myslí, že kontroly jsou dostatečné, 56 lidí (28%) si myslí, že kontroly jsou nedostatečné a počet kontrolovaných řidičů by se měl zvýšit a 52 lidí (26%) si myslí, že kontroly vozidel jsou příliš časté.

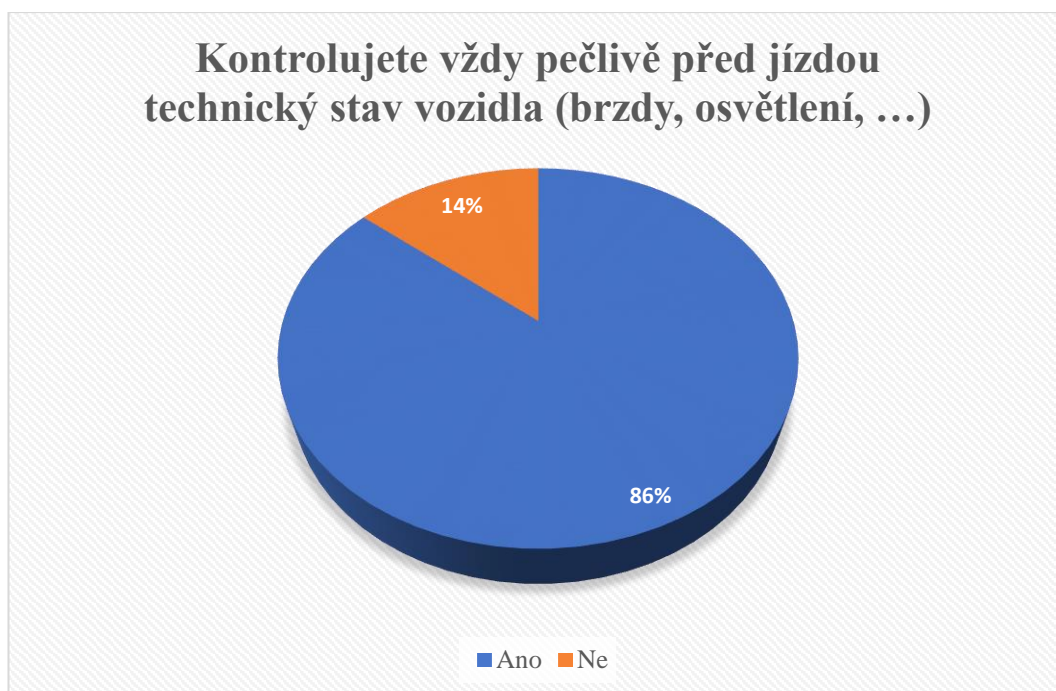
Graf č. 8: vyhodnocení otázky 8. Zdroj: vlastní zpracování



**9. Otázka:** Kontrolujete vždy pečlivě před jízdou technický stav vozidla (brzdy, osvětlení, ...)

Na tuto otázku odpovědělo 200 dotazovaných. Z těchto osob si 172 (86%) technický stav pečlivě a pravidelně kontroluje, zatímco 28 (14%) se doznalo, že stav vozidla před jízdou nekontroluje.

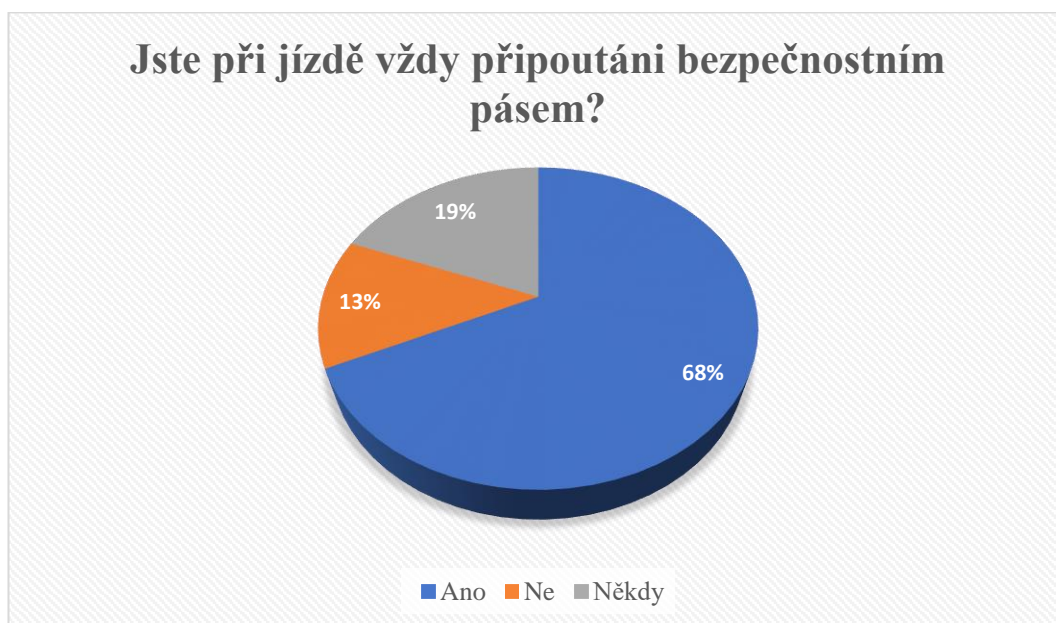
Graf č. 9: vyhodnocení otázky 9. Zdroj: vlastní zpracování



**10. Otázka:** Jste při jízdě vždy připoutáni bezpečnostním pásem?

Na tuto otázku odpovědělo 200 dotazovaných. Z těchto osob 136 (68%) lidí se poctivě připoutává bezpečnostním pásem, 26 (13%) lidí bezpečnostní pás nepoužívá a 38 (19%) lidí používá pás pouze někdy

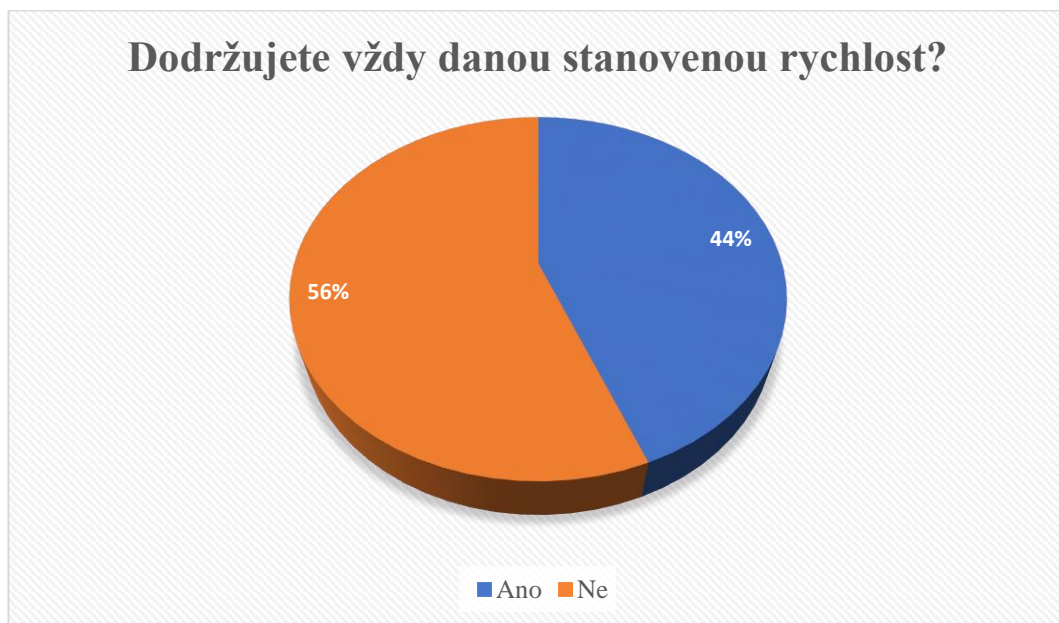
Graf č. 10: vyhodnocení otázky 10. Zdroj: vlastní zpracování



**11. Otázka:** Dodržujete vždy danou stanovenou rychlost?

Na tuto otázku odpovědělo 200 dotazovaných. Z těchto osob 88 (44%) poctivě dodržuje stanovenou rychlost v obci i mimo, zatímco 112 (56%) lidí se doznalo, že stanovenou rychlost ne vždy dodržují

Graf č. 11: vyhodnocení otázky 11. Zdroj: vlastní zpracování



**12. Otázka:** Pokud ucítíte únavu (hrozí mikrospánek) dovedete odhadnout, kdy máte zastavit a zastavíte?

Na tuto otázku odpovědělo 200 dotazovaných. Z těchto osob si 116 (58%) lidí myslí, že dokáží mikrospánek rozpoznat, včas zastavit a předejít tak nehodě. Naopak 84 (42%) nedokáže mikrospánek včas rozpoznat.

Graf č. 12: vyhodnocení otázky 12. Zdroj: vlastní zpracování



**13. Otázka:** Myslíte si, 45-ti minutové nepřerušované přestávky jsou dostatečná doba na odpočinek po 4,5 hodinách řízení?

Na tuto otázku odpovědělo 200 dotazovaných. Z těchto osob si 142 lidí (71%) myslí, že 45-ti minutové přestávky jsou dostatečná doba na odpočinek a 58 lidí (29%) si myslí, že 45 minut na odpočinek je krátká doba.

Graf č. 13: vyhodnocení otázky 13. Zdroj: vlastní zpracování

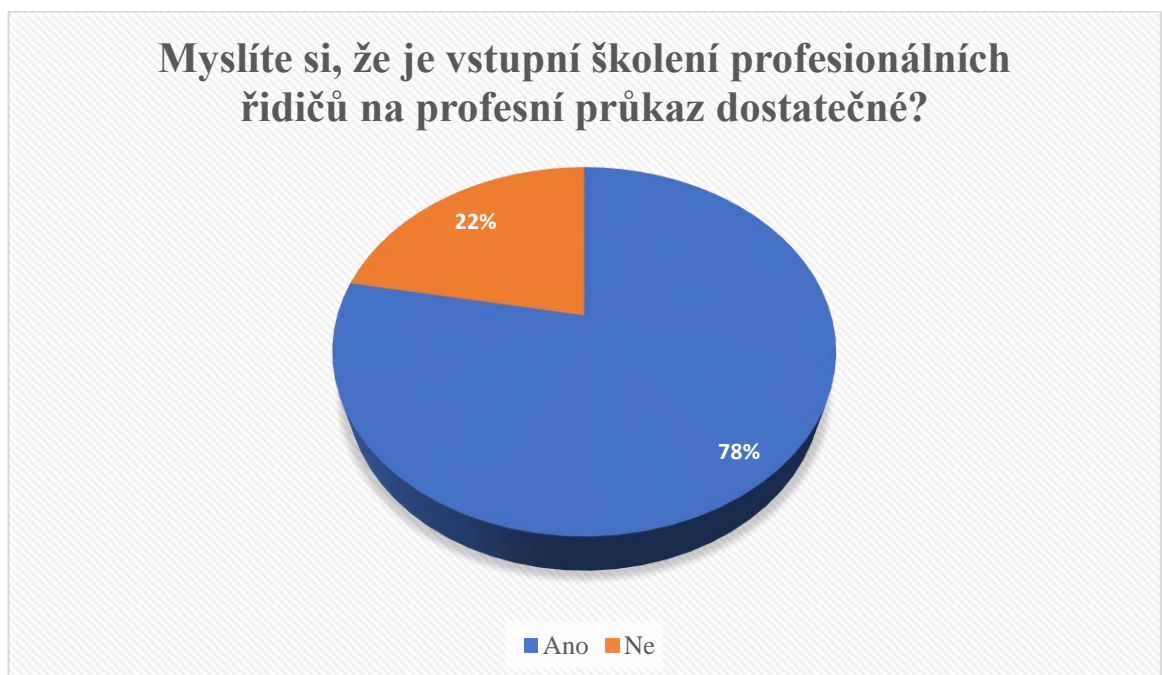




**14. Otázka:** Myslíte si, že je vstupní školení profesionálních řidičů na profesní průkaz dostatečné?

Na tuto otázku odpovědělo 200 dotazovaných. Z těchto osob si 156 lidí (78%) myslí, že vstupní školení pro získání profesního průkazu je dostatečné. Ovšem 44 lidí (22%) říká, že školení dostatečné není a musí později dostudovávat individuálně.

Graf č 14: vyhodnocení otázky 14. Zdroj: vlastní zpracování



**15. Otázka:** Myslíte si, že je potřeba více odstavných ploch pro kamiony a nákladní dopravu?

Na tuto otázku odpovědělo 200 dotazovaných. Z těchto osob si 182 lidí (91%) myslí, že více odstavných parkovišť není potřeba více odstavných ploch pro odpočinek a 18 lidí (9%) si myslí, že je třeba přistavit více odstavných ploch.

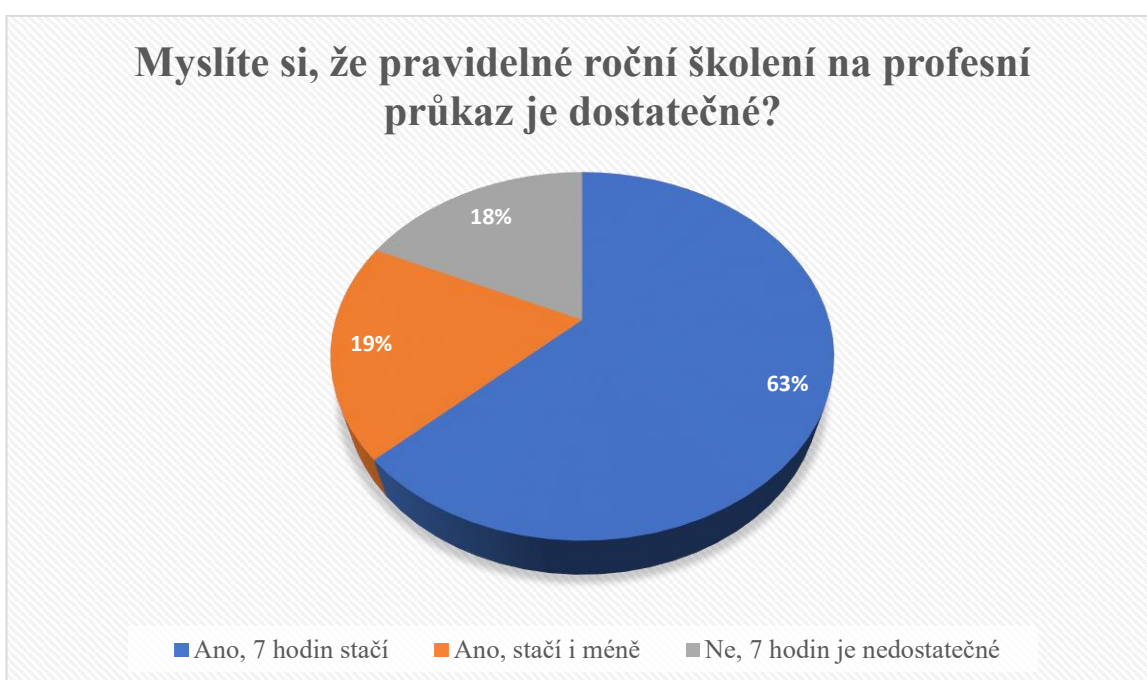
Graf č. 15: vyhodnocení otázky 15. Zdroj: vlastní zpracování



**16. Otázka:** Myslíte si, že pravidelné roční školení na profesní průkaz je dostatečné?

Na tuto otázku odpovědělo 200 dotazovaných. Z těchto osob si 126 lidí (63%) myslí, že 7 hodin ročně je dostatečná doba, 38 lidí (19%) si myslí, že 7 hodin za rok je nejen dostatečné, ale stačí i menší počet hodin a 36 lidí (18%) si naopak myslí, že 7 hodin za rok je nedostatečných a mělo by se přidat.

Graf č. 16: vyhodnocení otázky 16. Zdroj: vlastní zpracování



## Hypotézy průzkumu a výsledky dotazníkového šetření

Z dotazníkového šetření a jeho výsledků můžeme říct, že většina řidičů považuje jejich vzdělání a následná dodatečná školení za dostatečná. Kde je tedy chyba? Co způsobuje, že statistiky nehodovosti profesionálních řidičů jsou tak vysoké? Jak bylo nastíněno výše, velkou účást na tom má nezkušenost řidičů, kteří vlastní profesní průkaz jen pár let. *Řidiči – začátečníci jsou považováni za skupinu představující vyšší riziko dopravních nehod a dopravních problémů především kvůli přeceňování vlastní kompetence při nižší schopnosti realistického rozpoznání nebezpečí, zvýšené úrovni akceptace rizika, malým řidičským zkušenostem a dovednostem. Do dopravního chování řidičů v této věkové kategorii se promítá tendence k riskování a soutěživosti, vyšší impulzivita, přeceňování svých schopností, nižší předvídavost a sociální ohleduplnost. Styl řízení mladých řidičů charakterizuje nižší odpovědnost za jejich rozhodnutí, menší ohleduplnost a tolerance k potřebám ostatních, experimentování. K vyššímu riziku vzniku dopravní nehody přispívá nedostatečná praxe, nezkušenost včas rozpoznat a řešit rizikovou dopravní situaci, podceňování nebezpečí, nekritičnost k vlastním schopnostem*<sup>28</sup>. Jistě za to může i nedostatek odstavných ploch. Řidiči si potřebují někde odpočinout, jenže parkoviště bývají plná a následkem toho řidiči překračují normu, musejí řídit déle, než mají povoleno a mohou podléhat únavě a mikrospánku.

Otázkou však stále je, jak můžeme profesionálním řidičům pomoci. Přestože většina si na jejich vzdělání nestěžuje, 22% dotazovaných by uvítala delší vstupní školení. Proto jim můžeme nabídnout hodiny navíc pro konzultace a zodpovězení dotazů či prodloužení praktické části. To samé platí o ročních rekvalifikačních kurzech. Přestože opět je zde většina, která je spokojená se 7 hodinami za rok, musíme brát ohledy na ty, kteří považují 7 hodin za nedostatečné.

Z čehož vyplívá opět možnost vyčlenění konzultačních hodin.

Jak ale pomoci řidičům, kteří sice nemají problém se školením, nemají si ale kde odpočinout po ujetí stanovené doby? Někteří řidiči převážejí nejrůznější látky, některé jsou dokonce nebezpečné jak řidičům, tak jejich okolí a jejich nehoda může mít velké následky. Řešení tohoto problému je opět jednoduché. Musíme jim přistavit více parkovišť a odstavných ploch, kde můžou zastavit.

---

<sup>28</sup> ŠUCHA, Matúš, Vlasta REHNOVÁ, Martin KOŘÁN, Dana ČERNOCHOVÁ. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada Publishing, 2013. ISBN 978-80-247-4113-0

## Závěr

S dopravou se setkáváme všichni. Někdo z nás ji používá pouze jako nutnou přepravu z místa na místo, někoho ovšem láká doprava jako způsob obživy. Proto vznikla profese profesionálních řidičů. Tento způsob povolání však není jednoduchý. Je náročný jak na psychickou stránku člověka, tak na tu fyzickou. Proto je pro budoucí řidiče nutné projít si nejrůznějšími psychologickými testy, naučit se spoustu vyhlášek a pravidel, a hlavně je při výkonu povolání respektovat. Ostatně David Lowe ve své knize napsal: *„Být profesionálním řidičem neznamena pouze mít schopnost dobře ovládat své vozidlo. Také to znamená, že řidič musí být ochotný převzít odpovědnost za své činy ohledně ovládání svého vozidla v prostředí, ve kterém funguje, zejména aby nedošlo k poškození zastavěného a ekologického prostředí a riziku pro chodce a další uživatele. Také to znamená mít správný přístup k řízení a využívání silnic. Agresivní řízení, například, které je typickým příkladem špatného přístupu je ostatními vnímáno jako znamení šikany a bezmyšlenkovitého řidiče a také je to znamení osoby, kterou téměř nevyhnutelně čeká nehoda.“*<sup>29</sup>

Mým cílem bylo zjištění, zda je vzdělávání dostatečné. Podle dotazníkového šetření se většina řidičů shodla, že si z autoškoly a školení na profesní průkaz či rekvalifikace odnesou dost znalostí. Přesto ovšem jsou statistiky nehod profesionálních řidičů dost vysoké. Nehody zde byly, jsou a vždy budou, to se nejspíše nikdy nezmění. Je to ale chyba ve vzdělávání? Není. Učitelé a lektoři dělají, co mohou, aby předali své vědomosti dalším a je jen na nás, jak s nimi naložíme. Vždy je zde však možnost něco zlepšit. Zjevně nejlepší možnost, jak pomoci řidičům, kteří i přes snahu svých učitelů potřebují více času na učivo, je poskytnutí více hodin během školení či speciálně vymezené konzultační hodiny. Další možností je během ročního rekvalifikačního školení přidat více hodin, než 7. Tyto možnosti a doporučení by se měla pozitivněji odrazit na našich statistikách.

---

<sup>29</sup> LOWE, David. *The Professional LGV Driver's Handbook: A Complete Guide to the Driver CPC*. Kogan Page, 2008. ISBN 0749451181. s. 50 (překlad vlastní)

## Seznam použitých zdrojů

### Literární zdroje

HAMERNÍKOVÁ, Veronika. *Základy dopravní psychologie nejen pro profesionální řidiče*. Brno: Národní centrum ošetřovatelství a nelékařských zdravotnických oborů, 2010. ISBN 978-80-7013-517-4. s. 106

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

JANOUSĚK, Karel, Dagmar FITŘÍKOVÁ, Dagmar PROCHÁZKOVÁ, Christian ŽMOLÍK. *Automobil v podnikání*. Anag, 2011. ISBN 978-80-7263-668-6. s. 75

LOWE, David. *The Professional LGV Driver's Handbook: A Complete Guide to the Driver CPC*. Kogan Page, 2008. ISBN 0749451181. s. 50 (překlad vlastní)

MACHIN, Anthony M., Kim S. SANKEY. *Relationships between young drivers' personality characteristics, risk perceptions, and driving behaviour. Accident Analysis and Prevention*, 40, 541-547 (překlad vlastní)

MILLER, John. *Practical Business Skills For Driving Instructors: How To Set Up And Run Your Own Driving School*. Kogan Page, 2010. ISBN 074945394X. s. 17-18 (překlad vlastní)

SCHMEIDLER, Karel. *Mobilita, transport a dostupnost ve městě*. Ostrava: Key Publishing, 2010. ISBN 978-80-7418-063-7. s. 166

ŠTIKAR, Jiří, Jiří HOSKOVEC, Jana ŠTIKAROVÁ a Jana ŠMOLÍKOVÁ. *Psychologie v dopravě*, Praha: Karolinum, 2003. Učební texty Univerzity Karlovy v Praze. ISBN 80-246-0606-2. s. 66

ŠUCHA, Matúš, Vlasta REHNOVÁ, Martin KOŘÁN, Dana ČERNOCHOVÁ. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada Publishing, 2013. ISBN 978-80-247-4113-0

VERSTER, Joris C. *Drugs, Driving and Traffic Safety*. Birkhauser Basel, 2009. ISBN 978-3-7643-9923-8. s. 10 (překlad vlastní)

### Elektronické zdroje

[1] All autoškola, *Průkaz instruktora autoškoly* [online] [cit. 2021-03-23]. Dostupné z WWW: <http://www.all.cz/cz/prukaz-instruktora-autoskoly.html>

[2] Autolexicon, *Tachograf* [online] [cit. 2021-03-26]. Dostupné z WWW: <https://www.autolexicon.net/cs/articles/tachograf/>

[3] Autoškola King, *Profesní průkaz řidiče* [online] [cit. 2021-03-24]. Dostupné z WWW: <https://www.autoskolaking.cz/skoleni-ridicu-profesak-16/>

[4] Autoškola – Letná [online] [cit. 2021-03-23]. Dostupné z WWW: <https://www.auto-skola.cz/chystate-se-do-autoskoly/>

- [5] Bezpečné cesty, *Zdravotnická příprava* [online] [cit. 2021-03-23]. Dostupné z WWW: <https://www.bezpecnecesty.cz/cz/autoskola/teoreticke-znalosti/zdravotnicka-priprava-prvni-pomoc>
- [6] BOZP – profi, *Specifikace nebezpečí v silniční dopravě a z nich plynoucí rizika* [online] [cit. 2021-03-26]. Dostupné z WWW: <https://www.bozpprofi.cz/33/specifikace-nebezpeci-v-silnicni-doprave-a-z-nich-plynouci-rizika-uniqueidmRRWSbk196FNf8-jVUh4EukDBu01DoR94tn9zoq6WEyw9PBWuC7BmQ/>
- [7] BOZP – školení, *Bezpečnostní přestávky řidičů osobních a nákladních automobilů* [online] [cit. 2021-03-26]. Dostupné z WWW: <https://www.skolenibozp.cz/aktuality/bezpecnostni-prestavky-ridicu/>
- [8] Česká televize [online] Vydáno 23. 4. 2019 [cit. 2021-03-26]. Dostupné z WWW: <https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/2793992-pocet-nehod-zavinenych-kamiony-behem-let-narostl-soferi-si-nemaji-kde-odpocinout>
- [9] Dynamic – professional transport, *ADR – zařazení zboží* [online] [cit. 2021-03-26]. Dostupné z WWW: <https://www.dynamicpro.cz/adr-v-doprave/>
- [10] Hasičský záchranný sbor České republiky, *Prostředky individuální dopravy* [online] [cit. 2021-03-24]. Dostupné z WWW: <https://www.hzscr.cz/clanek/prostredky-individualni-ochrany-nebezpecne-chemicke-latky.aspx>
- [11] Kodecar.cz [online]. [cit. 2021-03-29]. Dostupné z WWW: [https://kodecar.cz/blog/povinna\\_vybava\\_auta/](https://kodecar.cz/blog/povinna_vybava_auta/)
- [12] Ministerstvo dopravy České republiky, *Školení řidičů* [online] [cit. 2021-03-24]. Dostupné z WWW: [https://www.mdcz.cz/Zivotni-situace/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-\(1\)/Preprava-nebezpecnych-veci-a-zkazitelnych-potravin/Skoleni-ridicu-ADR](https://www.mdcz.cz/Zivotni-situace/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-(1)/Preprava-nebezpecnych-veci-a-zkazitelnych-potravin/Skoleni-ridicu-ADR)
- [13] Nebourám, *Mikrospánek je nebezpečný* [online] [cit. 2021-03-26]. Dostupné z WWW: <https://www.nebouram.cz/clanky/mikrospanek-je-nebezpecny>
- [14] Policie České republiky, *Statistika nehodovosti* [online] [cit. 2021-03-26]. Dostupné z WWW: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MQ%3d%3d>
- [15] REPADO, *Rehabilitační program pro řidiče*, [online] [cit. 2021-03-23]. Dostupné z WWW: <https://www.repado.cz/ridici/celozivotni-vzdelavani-ridicu/>
- [16] Řidičské průkazy, *Aktuální informace o řidičských průkazech* [online] [cit. 2021-03-23]. Dostupné z WWW: <http://ridicske-prukazy.info/metodika-vydavani-prukazu-profesni-zpusobilosti-ridice.html>
- [17] Všechny autoškoly [online] [cit. 2021-03-23]. Dostupné z WWW: <https://www.vsechny-autoskoly.cz/>
- [18] Wikipedia – otevřená encyklopedie, *Kemlerův kód*, [online] [cit. 2021-03-26]. Dostupné z WWW: [https://cs.wikipedia.org/wiki/Kemler%C5%AFv\\_k%C3%B3d](https://cs.wikipedia.org/wiki/Kemler%C5%AFv_k%C3%B3d)
- [19] Zlínský kraj [online] [cit. 2021-03-24]. Dostupné z WWW: <https://www.kr-zlinsky.cz/odborna-zpusobilost-cl-101.html>

### **Legislativní zdroje**

ČESKO. Zákon č. 111 ze dne 26. dubna 1994 o silniční dopravě ze dne 26. dubna 1994.  
In *Sbírka zákonů České republiky*



## **Seznam použitých obrázků**

Obrázek 1: Příklad Kemlerova a UN-kódu, Zdroj [18] .....	40
Obrázek 2: Tachograf, Zdroj [2] .....	46

## Seznam použitých tabulek a grafů

Tab. 1, Nehody podle druhu vozidla, Zdroj [14] .....	42
Tab. 2, Počet nehod a následků, ČR, 2010 – 2019, Zdroj [14] .....	43
Graf č. 1: vyhodnocení otázky 1. Zdroj: vlastní zpracování .....	52
Graf č. 2: vyhodnocení otázky 2. Zdroj: vlastní zpracování .....	53
Graf č. 3: vyhodnocení otázky 3. Zdroj: vlastní zpracování .....	54
Graf č. 4: vyhodnocení otázky 4. Zdroj: vlastní zpracování .....	55
Graf č. 5: vyhodnocení otázky 5. Zdroj: vlastní zpracování .....	56
Graf č. 6: vyhodnocení otázky 6. Zdroj: vlastní zpracování .....	57
Graf č. 7: vyhodnocení otázky 7. Zdroj: vlastní zpracování .....	58
Graf č. 8: vyhodnocení otázky 8. Zdroj: vlastní zpracování .....	59
Graf č. 9: vyhodnocení otázky 9. Zdroj: vlastní zpracování .....	60
Graf č. 10: vyhodnocení otázky 10. Zdroj: vlastní zpracování .....	61
Graf č. 11: vyhodnocení otázky 11. Zdroj: vlastní zpracování .....	62
Graf č. 12: vyhodnocení otázky 12. Zdroj: vlastní zpracování .....	63
Graf č. 13: vyhodnocení otázky 13. Zdroj: vlastní zpracování .....	64
Graf č. 14: vyhodnocení otázky 14. Zdroj: vlastní zpracování .....	65
Graf č. 15: vyhodnocení otázky 15. Zdroj: vlastní zpracování .....	66
Graf č. 16: vyhodnocení otázky 16. Zdroj: vlastní zpracování .....	67