

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

**Získávání a zdokonalování odborné způsobilosti
k řízení motorových vozidel a nedostatek
kvalifikovaných řidičů v ČR**
Ondřej Maceja

Bakalářská práce
2011

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2010/2011

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: Ondřej MACEJA
Osobní číslo: D06374
Studijní program: B3709 Dopravní technologie a spoje
Studijní obor: Technologie a řízení dopravy-Technologie a řízení dopravních systémů
Název tématu: Získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a nedostatek kvalifikovaných řidičů v ČR
Zadávací katedra: Katedra technologie a řízení dopravy

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

ÚVOD

- 1.Základní pojmy a právní ustanovení pro získávání a zdokonalování odborné způsobilosti řidičů
- 2.Analýza stávajícího systému získávání a zdokonalování odborné způsobilosti řidičů
- 3.Nedostatek kvalifikovaných řidičů na trhu práce ČR

ZÁVĚR


Rozsah grafických prací: 2-3
Rozsah pracovní zprávy: 30-40 stran
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná

Seznam odborné literatury:

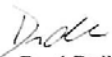
(1) Úplné znění zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti řidičů, ve znění pozdějších předpisů (2) Úplné znění zákona č. 561/2004 Sb., o předškolním, základním, středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání, ve znění pozdějších předpisů (3) Informace o plnění Národní strategie bezpečnosti silničního provozu z roku 2005 až 2009

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Pavlína Brožová, Ph.D.**
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání bakalářské práce: 31. května 2010
Termín odevzdání bakalářské práce: 30. listopadu 2010


prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

L.S.


doc. Ing. Pavel Drdla, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 12. listopadu 2010

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladu, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 31. 5. 2011

Ondřej Maceja

ANOTACE

Práce se zabývá získáváním a zdokonalováním odborné způsobilosti řidičů. Obsahuje právní ustanovení, analýzu stávajícího systému a návrhy na jeho zlepšení. Dále je shrnuta situace nedostatku kvalifikovaných řidičů v ČR.

KLÍČOVÁ SLOVA

autoškola, řidiči, výcvik, výuka

TITLE

Acquiring and Improving the Professional Competence to Drive Motor Vehicles and Lack of Qualified Drivers in the Labour Market in the Czech Republic

ANNOTATION

The bachelor thesis deals with acquiring and improving the professional competence of drivers. It contains the legal provisions and the analysis of the current system. Is also summarized the situation of shortage of qualified drivers in the Czech Republic.

KEYWORDS

drivers, driving school, teaching, training

PODĚKOVÁNÍ

Rád bych tímto poděkoval Ing. Pavlíně Brožové, Ph.D. za vedení bakalářské práce.
Dále bych chtěl poděkovat Bc. Romanu Budskému, BA (Hons) za poskytnutí informací.

OBSAH:

ÚVOD.....	9
1 ZÁKLADNÍ POJMY A PRÁVNÍ USTANOVENÍ ZÍSKÁVÁNÍ A ZDOKONALOVÁNÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI K ŘÍZENÍ MOTOROVÝCH VOZIDEL	10
1.1 Provozování autoškol.....	10
1.1.1 Vydání živnostenského listu v oboru: „Provozování autoškoly“	10
1.1.2 Vydání registrace k provozování autoškoly.....	11
1.1.3 Technické podmínky provozování autoškoly	11
1.2 Výuka a výcvik k získání řidičského oprávnění	13
1.2.1 Podmínky přijetí k výuce a výcviku	13
1.2.2 Výuka a výcvik	14
1.2.3 Druhy výuky a výcviku.....	15
1.2.4 Oprávnění k provádění výuky a výcviku	16
1.3 Zkoušky odborné způsobilosti žadatelů o řidičská oprávnění	17
1.3.1 Základní ustanovení a obsah zkoušky.....	17
1.3.2 Zkouška z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy	18
1.3.3 Zkouška ze znalosti ovládnání a údržby vozidla	19
1.3.4 Zkouška z praktické jízdy	19
1.4 Zdokonalování odborné způsobilosti řidičů.....	21
1.4.1 Vstupní školení	21
1.4.2 Pravidelné školení	22
1.4.3 Školící střediska	23
2 ANALÝZA STÁVAJÍCÍHO SYSTÉMU ZÍSKÁVÁNÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI	24
2.1 Důsledky nevyhovujícího stavu řidičského vzdělávání v ČR.....	24
2.2 Vyhodnocení výsledků dotazníkového průzkumu.....	25
2.2.1 Dotazník – testy	26
2.2.2 Dotazník – jízdy	33
2.3 Závěrečné zhodnocení	35
2.4 Vlastní návrhy	35
2.4.1 Zásady a cíle.....	36

2.4.2	Nová koncepce výuky a výcviku	37
2.4.3	Výcvik prováděný neprofesionálním učitelem	38
3	ZDOKONALOVÁNÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI A NEDOSTATEK KVALIFIKOVANÝCH ŘIDIČŮ NA TRHU PRÁCE V ČR.....	42
3.1	Vývoj nedostatku	42
3.2	Zhodnocení nových podmínek pro zdokonalování odborné způsobilosti	43
3.2.1	Podmínky před platností novely	43
3.2.2	Aktuálně platné podmínky	43
3.2.3	Dopady novely na budoucí řidiče z povolání.....	44
3.3	Sdružení ČESMAD Bohemia a jeho pozice k problému.....	44
	ZÁVĚR.....	45
	SEZNAM INFORMAČNÍCH ZDROJŮ.....	46
	SEZNAM OBRÁZKŮ.....	47
	SEZNAM TABULEK	48
	SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK.....	49
	SEZNAM PŘÍLOH	50

ÚVOD

Náplní této práce je systém získávání a zdokonalování odborné způsobilosti řidičů, jeho analýza a návrhy vedoucí ke zlepšení tohoto systému. Metodami, jimiž svůj záměr naplňuji, jsou rozbor platných právních předpisů, dotazníkové šetření mezi žadateli o řidičské oprávnění a sběr názorů na současný způsob získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. Se základními pojmy a právním ustanovením seznamuji v první kapitole. Druhá kapitola je věnována analýze získávání odborné způsobilosti řidičů. Součástí kapitoly jsou návrhy, jimiž by bylo možné dojít ke zlepšení stávajícího stavu. Ve třetí kapitole je řešena změna systému zdokonalování odborné způsobilosti řidičů profesionálů a otázka nedostatku kvalifikovaných řidičů v České republice.

Důvodem ke vzniku práce je aktuální situace a směr budoucího vývoje silniční dopravy. Počet registrovaných automobilů v silničním provozu, stejně jako počet udělených řidičských oprávnění, roste s neustále se zvyšujícím tempem. Požadavky kladené na řidiče se stupňují. Řidiči musí v provozu zvládat obtížnější úkony a je na ně vyvíjen větší psychický tlak. Je snaha silniční dopravu zrychlovat, i když se už dnes její rychlost velmi těsně blíží únosné hranici, kdy jsou řidiči schopni zvládat rostoucí hustotu provozu v závislosti na stavu dopravní infrastruktury. Důsledkem překročení této hranice je nezvládnutí situace ze strany řidiče a následné riziko vzniku dopravní nehody.

Přímo předcházet dopravním nehodám nelze. Lze se však snažit pomocí různých opatření riziko vzniku nehody minimalizovat. Těmito opatřeními jsou účinný sankčně motivační systém, mediální kampaně na podporu bezpečnosti silničního provozu nebo zkvalitnění výchovy respektive výuky, výcviku a školení řidičů. Řidičskému vzdělávání jako jednomu z důležitých pilířů bezpečnosti silničního provozu je tato práce věnována. Cílem práce je tento systém zhodnotit, poukázat na jeho nedostatky a navrhnout způsob odstranění těchto nedostatků.

1 ZÁKLADNÍ POJMY A PRÁVNÍ USTANOVENÍ PRO ZÍSKÁVÁNÍ A ZDOKONALOVÁNÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI K ŘÍZENÍ MOTOROVÝCH VOZIDEL

Získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel se věnuje zákon č. 247/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Tento zákon upravuje podmínky pro provozování autoškol, způsob provádění výuky a výcviku k získávání řidičského oprávnění, průběh zkoušek odborné způsobilosti, zdokonalování odborné způsobilosti řidičů a výkon státní správy a státního dozoru. Zákon se provádí vyhláškou ministerstva dopravy ČR č. 167/2002 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

1.1 Provozování autoškol

Provozováním autoškoly se rozumí poskytování výuky a výcviku k získání řidičského oprávnění. Provozovat autoškolu může právnická nebo fyzická osoba na základě živnostenského oprávnění vydaného podle zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání, ve znění pozdějších předpisů a registrace k provozování autoškoly. Registraci k provozování autoškoly vydává příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností. Příslušný je obecní úřad podle místa provozovny žadatele.

1.1.1 Vydání živnostenského listu v oboru: „Provozování autoškoly“

Provozování autoškol je podle vzniku práva k provozování živností zařazeno do živností ohlašovacích, tudíž při splnění stanovených podmínek smějí být provozovány na základě ohlášení. Dle nároků na odbornost spadá provozování autoškol do živností vázaných, z čehož vyplývá požadovaná odborná způsobilost provozovatele.

Všeobecné podmínky k vydání živnostenského oprávnění dle (1):

- dosažení věku 18 let
- způsobilost k právním úkonům
- bezúhonnost
- skutečnost, že fyzická osoba, pokud na území České republiky podniká nebo podnikala, nemá na svém osobním účtu evidovány daňové nedoplatky z tohoto podnikání
- skutečnost, že fyzická osoba, pokud na území České republiky podniká nebo podnikala, nemá nedoplatky na platbách pojistného na sociální zabezpečení a příspěvku na státní politiku zaměstnanosti

- skutečnost, že fyzická osoba, pokud na území České republiky podniká nebo podnikala, nemá nedoplatky na pojistném na veřejném zdravotním pojištění

1.1.2 Vydání registrace k provozování autoškoly

Příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností vydá dle (2) registraci k provozování autoškoly na základě písemné žádosti, prokáže-li žadatel, že:

- je držitelem příslušného živnostenského oprávnění
- splnil technické podmínky pro provozování autoškoly

Žádost o vydání registrace k provozování autoškoly musí být dle (2) doložena

- dokladem osvědčujícím právní vztah žadatele k autocvičišti nebo k cvičné ploše nebo k řidičskému trenažéru, k výukovým a učebním prostorám a k výcvikovým vozidlům
- platnými profesními osvědčeními osob, které budou provádět výuku a výcvik k získání řidičského oprávnění
- živnostenským listem

Obecní úřad obce s rozšířenou působností rozhodne o registraci k provozování autoškoly ve lhůtě 60 dnů.

1.1.3 Technické podmínky provozování autoškoly

Technickými podmínkami provozování autoškoly se dle (2) rozumí:

- autocvičiště nebo cvičná plocha nebo řidičský trenažér
- prostory pro výuku a výcvik
- učební pomůcky
- výcviková vozidla

Autocvičiště nebo jiná cvičná plocha musí mít zpevněný povrch (beton, asphalt nebo dlažba). Zpevněný povrch musí mít takové rozměry, aby na něm bylo možno provádět: nácvik rozjíždění a zastavování vozidla na vyznačených místech, přímé jízdy vpřed a vzad s prokluzem spojky, jízdy s vozidlem v omezeném prostoru, jízdy slalomovou tratí vpřed a vzad, jízdy ve tvaru osmičky vpřed a vzad, couvání do omezeného prostoru, parkování vodorovné v řadě, šikmé, kolmé a opuštění parkovacího prostoru vpřed a vzad a řízení vozidla v jednotlivých rizikových situacích (intenzivní brzdění z rychlosti nejméně 40 km/h, objíždění překážky a náhlá změna směru jízdy spojená s ovládním ostatních ovládacích prvků vozidla).

Výuka praktické údržby se provádí na výcvikovém vozidle nebo může být prováděna také na: modelu palivové, elektrické, brzdové, chladicí a mazací soustavy nákladního

automobilu, na modelu zážehového a vznětového motoru, na modelu převodovky a spojky, nebo na modelu jednotlivých částí nákladního automobilu se zachovanými funkčními vlastnostmi.

V autoškole lze při výuce a výcviku k získání řidičského oprávnění provozovat výcvikové vozidlo, které svojí konstrukcí a technickým stavem odpovídá požadavkům stanoveným zvláštním právním předpisem¹, je vybaveno dvojitým zařízením schváleného provedení podle zvláštního právního předpisu¹ umožňujícím ovládnutí spojky a provozní brzdy vozidla, popřípadě akcelérátoru, u vozidla s automatickou převodovkou postačí dvojitým zařízením pro ovládnutí provozní brzdy vozidla; jedná-li se o traktor, musí být v jeho kabině navíc umístěno další sedadlo pro učitele výcviku, jehož umístění a provedení musí být schváleno podle zvláštního právního předpisu¹, jedná-li se o motocykl, musí být kromě dvojitým zařízením umožňujícím ovládnutí spojky a provozní brzdy vybaven dvojitým řízením schváleného provedení podle zvláštního právního předpisu¹, nebo elektronickým zařízením umožňujícím komunikaci učitele s žákem a ovládnutí zapalování motocyklu (elektronické zařízením lze použít pouze na autocvičišti nebo cvičné ploše), je vybaveno doplňkovým vnitřním zrcátkem, pokud je pro daný typ vozidla předepsáno a které bylo pro účely výuky a výcviku schváleno obecním úřadem obce s rozšířenou působností.

Výcvikové vozidlo schvaluje pro jeho použití k výcviku v autoškole úřad příslušný pro registraci silničního motorového vozidla podle zvláštního zákona¹. Úřad schválí výcvikové vozidlo na základě písemné žádosti provozovatele vozidla.

Žádost musí být doložena:

- dokladem o technické prohlídce vozidla, pokud od zaregistrování vozidla uplynula doba delší než 1 rok
- písemným souhlasem vlastníka vozidla, není-li vlastníkem žadatelem
- technickým průkazem silničního motorového vozidla a přípojného vozidla
- osvědčením o registraci silničního motorového vozidla a přípojného vozidla
- doklady osvědčující změnu zapisovaných údajů

Výcvikové vozidlo s výjimkou motocyklu a osádka motocyklu musí být při výcviku v řízení vozidla a při závěrečné zkoušce řádně označeny. Označení výcvikového vozidla musí být umístěno na vozidle tak, aby bylo viditelné ostatními účastníky provozu vozidel na pozemních komunikacích ze všech stran a u osádky motocyklu zepředu a zezadu

¹ Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů.

na vzdálenost nejméně 50 metrů. Způsob označení výcvikového vozidla podle druhů výcvikových vozidel, způsob označení osádky motocyklu a materiál, ze kterého musí být označení vyrobeno, stanoví prováděcí předpis. Řidič výcvikového vozidla v době, kdy využívá výcvikové vozidlo pro vlastní potřeby, musí sejmout nebo zakrýt neprůhledným krytem označení výcvikového vozidla.

1.2 Výuka a výcvik k získání řidičského oprávnění

Předmětem výuky a výcviku žadatelů o řidičská oprávnění je dle (2) získání potřebných teoretických a praktických znalostí, dovedností a návyků k řízení motorových vozidel v provozu na pozemních komunikacích.

1.2.1 Podmínky přijetí k výuce a výcviku

Výuku a výcvik k získání řidičského oprávnění může provádět výlučně provozovatel autoškoly. Provozovatel autoškoly přijme k výuce a výcviku k získání řidičského oprávnění osobu, která dle (2):

- podá písemnou žádost; pokud je žadatel mladší 15 let musí být žádost doložena písemným souhlasem jeho zákonného zástupce, jehož podpis byl ověřen příslušným orgánem
- ke dni ukončení výuky a výcviku dosáhne věku předepsaného pro udělení řidičského oprávnění příslušné skupiny podle zákona², přičemž od zahájení výuky a výcviku k jejich ukončení nesmí uplynout doba delší než 18 měsíců
- není nezpůsobilá k právním úkonům
- je zdravotně způsobilá k řízení motorového vozidla podle zvláštního zákona²
- má na území České republiky trvalý pobyt nebo přechodný pobyt
- splní další podmínky, pokud je pro získání řidičského oprávnění vyžaduje zvláštní zákon²
- není ve výkonu sankce nebo trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel

Provozovatel autoškoly je povinen před zahájením výuky nebo výcviku zaslat obecnímu úřadu s rozšířenou působností příslušnému podle místa provozovny provozovatele autoškoly seznam žadatelů o řidičská oprávnění zařazených do výuky a výcviku.

² Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

1.2.2 Výuka a výcvik

Provozovatel autoškoly dle (2) dbá, aby žadatel o řidičské oprávnění získal výukou a výcvikem teoretické znalosti a praktické dovednosti tak, aby byl schopen:

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

Výuka obsahuje:

- výuku předpisů o provozu vozidel
- výuku o ovládání a údržbě vozidla
- výuku teorie řízení a zásad bezpečné jízdy
- výuku zdravotnické přípravy

Výcvik obsahuje:

- výcvik v řízení vozidla
- výcvik praktické údržby vozidla
- praktický výcvik zdravotnické přípravy

Výcvik musí navazovat na teoretickou výuku. Provozovatel autoškoly je povinen před zahájením výcviku v řízení vozidla zajistit, aby žadatel o řidičské oprávnění byl seznámen se zásadami ovládání vozidla a teorií řízení a zásadami bezpečné jízdy výcvikového vozidla. Provozovatel autoškoly je dále povinen zajistit, aby:

- vyučovací hodina trvala 45 minut
- výcvik v řízení vozidla netrval déle než dvě vyučovací hodiny denně u jednoho žadatele
- při výcviku v řízení vozidla nebyla ve vozidle přítomna jiná osoba než učitelé a tlumočník výcviku, žadatelé o řidičské oprávnění, kteří se podrobují výcviku pro získání příslušné skupiny nebo podskupiny řidičských oprávnění, držitel profesního osvědčení v době přípravy na samostatný výkon učitele výuky a výcviku nebo osoba, která provádí kontrolu výcviku.

1.2.3 Druhy výuky a výcviku dle (2):

- základní výuka a výcvik je příprava žadatele na získání řidičského oprávnění pro skupiny nebo podskupiny: AM, A1, A, B1, B, T
- sdružená výuka a výcvik je příprava žadatele na získání řidičského oprávnění pro kombinaci dvou a více skupin a podskupin řidičských oprávnění, žadatel o řidičské oprávnění musí získat sdruženou výukou a výcvikem takové teoretické a praktické znalosti, jako by absolvoval výuku a výcvik pro každou skupinu nebo podskupinu řidičského oprávnění samostatně
- rozšiřující výuka a výcvik je příprava žadatele na rozšíření již získaného řidičského oprávnění o další skupinu, popřípadě skupiny nebo podskupinu, popřípadě podskupiny řidičského oprávnění, rozšiřující výuku a výcvik nelze poskytnout žadateli, který získal řidičské oprávnění výlučně pro skupinu AM nebo skupinu T a žádá o získání řidičského oprávnění pro další skupinu nebo podskupinu řidičského oprávnění
- výuka a výcvik podle individuálního studijního plánu je příprava žadatele na získání řidičského oprávnění pro všechny skupiny a podskupiny řidičských oprávnění s výjimkou skupin D, D+E a podskupin D1, D1+E, teoretickou přípravu si žadatel o řidičské oprávnění osvojí samostatným studiem a povinnými konzultacemi v rozsahu stanoveném učební osnovou
- doplňovací výuka a výcvik mohou být poskytnuty pouze žadateli o řidičské oprávnění, který: ukončil výuku a výcvik k získání řidičského oprávnění, ale řidičské oprávnění mu nebylo dosud uděleno, nejdéle však 6 měsíců ode dne zahájení první zkoušky, nebo žádá o rozšíření řidičského oprávnění ze skupiny A opravňující k řízení motocyklu s omezením výkonu do 25 kW nebo s poměrem výkon/hmotnost do 0,16 kW/kg na skupinu A opravňující k řízení motocyklu o výkonu převyšujícím 25 kW nebo s poměrem výkon/hmotnost převyšujícím 0,16 kW/kg, nebo žádá o rozšíření řidičského oprávnění s omezením na vozidla vybavená automatickou převodovkou na řidičské oprávnění bez tohoto omezení

Minimální počet hodin základní výuky a výcviku je uveden v příloze č. 3 zákona (2), která je uvedena v příloze A této práce. Při zahájení výuky a výcviku je provozovatel autoškoly povinen vydat žadateli o řidičské oprávnění průkaz žadatele a průběžně v něm provádět záznamy o jeho účasti na praktickém výcviku. Žadatel o získání řidičského oprávnění musí mít při praktickém výcviku průkaz žadatele vždy u sebe. O průběhu výuky

a výcviku žadatele o řidičské oprávnění a jeho účasti na hodinách výuky a výcviku musí provozovatel autoškoly vést průkaznou evidenci. Před ukončením výcviku v řízení vozidla musí být nejméně jedna vyučovací hodina věnována nácviku správného jednání v jednotlivých rizikových situacích. Výuku a výcvik žadatele o řidičské oprávnění ukončí provozovatel autoškoly za předpokladu, že žadatel o řidičské oprávnění absolvoval minimální počet hodin výuky a výcviku stanovený učební osnovou pro příslušnou skupinu nebo podskupinu řidičského oprávnění, popřípadě vyšší počet hodin dohodnutých mezi žadatelem o řidičské oprávnění a provozovatelem autoškoly.

1.2.4 Oprávnění k provádění výuky a výcviku

Vyučovat jednotlivé předměty, s výjimkou předmětu zdravotnické přípravy, mohou dle (2) osoby, které jsou držiteli profesního osvědčení. O vydání profesního osvědčení rozhoduje krajský úřad. V profesním osvědčení uvede krajský úřad předměty, které je učitel oprávněn vyučovat. Držitelem profesního osvědčení může být osoba, která:

- má ukončené střední vzdělání zakončené maturitní zkouškou, nebo jde-li o učitele výcviku v řízení vozidla nebo výuky praktické údržby vozidla, ukončené střední vzdělání strojíního nebo dopravního oboru
- dosáhla věku 24 let
- se s kladným výsledkem podrobila dopravně psychologickému vyšetření
- absolvovala základní školení a zkouškou prokázala znalosti předpisů o provozu na pozemních komunikacích, o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a znalosti ovládání a údržby vozidla, řízení vozidla a zásad bezpečné jízdy vozidla, včetně vozidla konstrukčně přizpůsobeného tělesně postižené osobě; jde-li o výuku předpisů o provozu na pozemních komunikacích a teorii řízení a zásad bezpečné jízdy, musí mít osoba řidičské oprávnění k řízení vozidel té skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění, k jejímuž získání provádí výuku
- která nemá soudem nebo správním orgánem uložen trest zákazu řízení motorových vozidel a které v posledních třech letech nebyl takový trest uložen

Provádět výcvik může osoba, která je držitelem řidičského oprávnění skupiny nebo podskupiny řidičských oprávnění, k jehož získání provádí výcvik nejméně tři roky. Vyučovat zdravotnickou přípravu a provádět praktický výcvik v poskytování první pomoci jsou oprávněni zdravotničtí pracovníci, způsobilí dle (2) § 22.

Zkoušky učitelů výuky a výcviku provádí krajský úřad. Základní školení může provádět autoškola v rozsahu registrace k provozování výuky a výcviku žadatelů o řídičské oprávnění. Základní školení se provádí na náklady žadatele. Před započítáním samostatné učitelské činnosti musí budoucí učitel výuky a výcviku absolvovat zácvik pod vedením osoby, která je nejméně pět let učitelem se stejným nebo širším rozsahem profesního osvědčení. Rozsah zácviku musí být nejméně v rozsahu týdenní pracovní doby stanovené zvláštním právním předpisem³

1.3 Zkoušky odborné způsobilosti žadatelů o řídičská oprávnění

Provozovatel autoškoly je dle (2) povinen nejpozději do 15. dnů ode dne ukončení výuky a výcviku písemně přihlásit žadatele o řídičské oprávnění u obecního úřadu obce s rozšířenou působností ke zkoušce z odborné způsobilosti k řízení motorového vozidla pro získání řídičského oprávnění, pro které žadatel absolvoval u provozovatele autoškoly výuku a výcvik. Příslušný obecní úřad s rozšířenou působností neprodleně písemně sdělí žadateli prostřednictvím autoškoly místo, datum a čas konání zkoušky z odborné způsobilosti k řízení motorového vozidla. Obecní úřad s rozšířenou působností zařadí žadatele ke zkoušce z odborné způsobilosti tak, aby byla zahájena nejpozději do 15 dnů po obdržení žádosti provozovatele autoškoly o přihlášení ke zkoušce.

Provozovatel autoškoly, který zajišťoval výuku a výcvik žadatele, poskytne příslušnému obecnímu úřadu s rozšířenou působností pro účely zkoušky na náklady žadatele výcvikové vozidlo. Ke zkoušce doprovází žadatele o řídičské oprávnění držitel příslušného profesního osvědčení k provádění výuky a výcviku.

Pro provádění zkoušek určí příslušný obecní úřad s rozšířenou působností zkušební komisaře, kterým může být pouze zaměstnanec obecního úřadu s rozšířenou působností, který je současně držitelem platného průkazu zkušební komisaře. Provádění činnosti zkušební komisaře je neslučitelné s podnikáním nebo jiným druhem výdělečné činnosti v oblasti provozování autoškol.

1.3.1 Základní ustanovení a obsah zkoušky

Žadatel o řídičské oprávnění se musí podrobit zkoušce z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, která se skládá ze zkoušky:

- z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy

³ Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce ve znění pozdějších předpisů.

- ze znalostí ovládání a údržby vozidla kromě skupiny AM
- z praktické jízdy s výcvikovým vozidlem

Zkoušky z odborné způsobilosti žadatele o řidičské oprávnění se provádí zpravidla v jeden den, a to v autoškole, která zajišťovala výuku a výcvik žadatele, nedohodnou-li se autoškola a zkušební komisař na jiném vhodném místě konání zkoušek. Neprovede-li obecní úřad s rozšířenou působností zkoušky v jeden den, zařadí žadatele k dalším zkouškám tak, aby byly provedeny nejpozději do 7 dnů od jejich zahájení.

Výsledek každé zkoušky se hodnotí stupněm "prospěl" nebo "neprospěl". Jestliže žadatel o řidičské oprávnění neprospěl v některé zkoušce, může zkoušku opakovat. Každá opakovaná zkouška může být provedena nejdříve za pět pracovních dní ode dne konání neúspěšné zkoušky. Výsledek zkoušek zapíše zkušební komisař do žádosti o řidičské oprávnění a do protokolu o zkouškách. Každý zápis musí být potvrzen podpisem zkušební komisaře a jeho razítkem. Po absolvování zkoušek opatří obecní úřad s rozšířenou působností žádost o řidičské oprávnění razítkem obecního úřadu s rozšířenou působností.

Neuspěl-li žadatel o řidičské oprávnění při zkouškách do doby 6 měsíců ode dne zahájení první zkoušky, je povinen před další zkouškou absolvovat novou výuku a výcvik v plném rozsahu

Žadatel o řidičské oprávnění je povinen zaplatit příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností, u kterého je zkušební komisař zaměstnán, za zkoušku z odborné způsobilosti 700 Kč, v případě opakovaných zkoušek žadatel zaplatí za opakovanou zkoušku z předpisů o provozu na pozemních komunikacích 100 Kč, za opakovanou zkoušku ze znalosti ovládání a údržby vozidla 200 Kč a za opakovanou zkoušku praktické jízdy 400 Kč.

1.3.2 Zkouška z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy

Zkouška z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy se provádí testem písemně nebo pomocí výpočetní techniky. Test obsahuje otázky z pravidel provozu na pozemních komunikacích, z předpisu o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ze zdravotnické přípravy a dále z předpisů souvisejících s provozem na pozemních komunikacích, které jsou součástí výuky podle učebních osnov. Zkouška prováděná pomocí výpočetní techniky je sestavována náhodným výběrem jednotlivých zkušebních otázek. Znění všech zkušebních otázek z předpisů o provozu

na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy vydává ministerstvo ve Věstníku dopravy.

1.3.3 Zkouška ze znalosti ovládání a údržby vozidla

Zkouška ze znalosti ovládání a údržby vozidla se provádí ústně u modelů či výcvikového vozidla (ne u obrazů). Prováděcí předpis zákona (2) stanoví rozsah požadovaných znalostí pro zkoušku z ovládání a údržby vozidla.

1.3.4 Zkouška z praktické jízdy

Žadatel o řidičské oprávnění musí při zkoušce z praktické jízdy prokázat znalosti, dovednosti a chování včetně specifických požadavků pro jednotlivé skupiny a podskupiny řidičských oprávnění. Zkouška z praktické jízdy je rozdělena do dvou částí. Žadatel o řidičské oprávnění, který při zkoušce neprokáže základní znalosti u každé ze dvou částí, je hodnocen stupněm "neprospěl".

V první části zkoušky žadatel o řidičské oprávnění prokazuje zejména základní znalosti a dovednosti úkonů:

- přípravy vozidla před jeho použitím
- rozjíždění s různým stupněm obtížnosti
- zastavení vozidla
- couvání a otáčení při couvání
- zajíždění do omezeného prostoru a vyjíždění z něj
- podélné, šikmé a kolmé zaparkování vozidla
- zastavení a rozjíždění ve stoupání
- řízení vozidla při malé rychlosti nejvýše do 30 km/h

Ve druhé části zkoušky žadatel o řidičské oprávnění prokazuje zejména schopnosti a dovednosti:

- bezpečného řízení vozidla s různou intenzitou provozu na pozemních komunikacích
- řízení vozidla na různých druzích pozemních komunikací
- řízení vozidla na křižovatce, která je řízena světelnou signalizací
- řízení vozidla na úseku, kde je provoz hromadné osobní dopravy a kde je dostatečný pohyb chodců s vyznačenými přechody pro chodce
- řízení vozidla mimo obec a v případě velkých měst alespoň na vícepruhové komunikaci, kde je povolena rychlost vyšší než 50 km/h

- ovládání vozidla ve vyšších rychlostech a při různých manévrovacích situacích
- rychlého a bezpečného rozhodování v dopravní situaci při řízení vozidla
- správné reakce na vzniklou dopravní situaci

Zkouška z praktické jízdy musí trvat v první části nejméně 10 minut a v druhé části nejméně 20 minut pro řidičská oprávnění skupin AM, A, B, B+E a T a podskupin řidičských oprávnění A1 a B1 a nejméně 35 minut pro ostatní skupiny a podskupiny řidičských oprávnění.

Zkoušky se účastní učitel výcviku autoškoly, která žadatele přihlásila ke zkoušce. Učitel výcviku sedí ve vozidle na sedadle pro učitele výcviku. Zkoušky se může dále účastnit osoba pověřená výkonem státního dozoru, vrchního státního dozoru nebo tlumočnick.

Při každé dopravní situaci v rámci zkoušky musí žadatel o řidičské oprávnění prokázat bezpečné ovládání vozidla. Chyby v řízení nebo nebezpečné vedení bezprostředně snižující bezpečnost výcvikového vozidla, jeho osádky nebo jiných účastníků provozu na pozemních komunikacích se hodnotí stupněm "neprospěl" bez ohledu na to, zda zkušební komisař nebo učitel výcviku zasáhnou (verbálně nebo přímo) do ovládacích prvků vozidla.

U zkoušky k získání řidičského oprávnění prováděné s výcvikovým vozidlem, které je pouze dvoumístné, se učitel výcviku přímého výkonu zkoušky neúčastní. V tomto případě zkušební komisař přebírá povinnosti učitele autoškoly vyplývající ze zvláštního zákona, ale i odpovědnost za žadatele o řidičské oprávnění a výcvikové vozidlo.

1.4 Zdokonalování odborné způsobilosti řidičů

Zdokonalování odborné způsobilosti řidičů dle (2) zahrnuje vstupní školení a následná pravidelná školení, těchto školení je povinen se účastnit řidič, který řídí motorové vozidlo, k jehož řízení opravňuje řidičské oprávnění skupiny C, C+E, D a D+E nebo podskupiny C1, C1+E, D1 a D1+E nebo řidičské oprávnění uznávané jako rovnocenné a je:

- občanem členského státu Evropské unie a má na území České republiky trvalý pobyt
- občanem členského státu Evropské unie a má na území České republiky přechodný pobyt, který trvá alespoň 185 dnů v kalendářním roce
- nebo je občanem jiného než členského státu Evropské unie a vykonává závislou práci pro zaměstnavatele usazeného na území České republiky nebo podniká na území České republiky

Povinnost zdokonalování odborné způsobilosti se nevztahuje na řidiče:

- vozidel, jejichž nejvyšší povolená rychlost nepřesahuje 45 km/h
- vozidel používaných ozbrojenými silami České republiky, Policií České republiky, Celní správou České republiky, zpravodajskými službami České republiky, vozidel Hasičského záchranného sboru České republiky a jednotek dobrovolných hasičů, zdravotnické záchranné služby a Správy státních hmotných rezerv, vozidel používaných při zabezpečování civilní ochrany a báňské záchranné služby
- vozidel používaných při přepravě věcí, které řidič využije při výkonu své závislé práce nebo podnikání, pokud řízení není hlavním předmětem výkonu závislé práce nebo podnikání řidiče
- vozidel používaných pro vlastní potřeby a zemědělských a lesnických traktorů

1.4.1 Vstupní školení

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

- teorie pokročilého racionálního řízení a zásad bezpečné a defenzivní jízdy
- uplatnění vnitrostátních 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

Výuka obsahuje společnou část, zvláštní část pro skupiny řidičských oprávnění C1, C1+E, C a C+E a zvláštní část pro skupiny řidičských oprávnění D1, D1+E, D a D+E. Výcvik pro příslušnou skupinu nebo podskupinu řidičského oprávnění se provádí řízením výcvikového vozidla pod dohledem lektora. Výcviku se může podrobit pouze řidič, který již je držitelem řidičského oprávnění příslušné skupiny nebo podskupiny. Část výcviku v řízení vozidla může být nahrazena výcvikem na řidičském trenažéru. Řidič, který absolvoval vstupní školení pro skupiny a podskupiny řidičských oprávnění C1, C1+E, C a C+E a který hodlá řídit vozidlo, k jehož řízení opravňuje řidičské oprávnění skupiny a podskupiny D1, D1+E, D a D+E, a naopak, se podrobí pouze zvláštní části výuky pro novou skupinu a podskupinu řidičských oprávnění.

Výuka a výcvik v rámci vstupního školení se provádí v základním rozsahu 140 hodin. V rozšířeném rozsahu 280 hodin se výuka a výcvik v rámci vstupního školení provádí v případě, kdy bude řidič skupin C, C+E, řídit vozidlo kategorií C, C+E, před dovršením 21 let a řidič skupin D, D+E, řídit vozidlo kategorie D, D+E, před dovršením 23 let.

1.4.2 Pravidelné školení

Předmětem pravidelného školení je prohloubení znalostí získaných při vstupním školení. Pravidelné školení se provádí formou výuky.

Řidič se zúčastní pravidelného školení v celkovém rozsahu 35 hodin do konce pátého roku od data vydání průkazu. Pravidelné školení je rozděleno do ročních kurzů v rozsahu 7 hodin.

1.4.3 Školící střediska

Výuku a výcvik provádí fyzická nebo právnická osoba, které je dle (2) udělena akreditace k provozování školícího střediska krajským úřadem, prokáže-li žadatel, že:

- je držitelem živnostenského oprávnění a zaplatil správní poplatek
- má vytvořen písemný plán pro zajištění výuky a výcviku, ve kterém vymezi organizaci a rozsah výuky a výcviku, včetně nejvyššího počtu účastníků v jednotlivých kurzech, jednotlivé výukové předměty a způsob provádění výuky a výcviku, včetně odpovídajících učebních materiálů
- má právo k užívání nebytových prostor a vybavení nezbytného pro poskytování výuky
- má právo k užívání výcvikových vozidel nezbytných pro poskytování výcviku
- má vytvořen kontrolní systém pro sledování souladu poskytování výuky a výcviku s plánem
- má seznam lektorů, jejichž prostřednictvím zajistí po zahájení provozování školícího střediska výuku a výcvik

Lektoři provádějící výuku předmětů spadajících do zdravotních rizik a jejich předcházení musí být uvedeni v písm. a), b), c) nebo e) § 22 zákona (2).

Výuku ostatních předmětů musí provádět lektoři, kteří mají střední vzdělání s maturitní zkouškou v oborech souvisejících se silniční dopravou a 5 let praxe v oblasti silniční dopravy, nebo vyšší odborné vzdělání v oborech souvisejících se silniční dopravou a 4 roky praxe v oblasti silniční dopravy, nebo vysokoškolské vzdělání a 3 roky praxe v oblasti silniční dopravy

Lektoři zajišťující výcvik musí být držiteli profesního osvědčení k provádění výcviku dané skupiny nebo podskupiny řídičského oprávnění, dále musejí být držiteli řídičského oprávnění skupiny nebo podskupiny řídičských oprávnění, v jejímž rozsahu provádí výcvik, nejméně tři roky.

Provozovatel školícího střediska je povinen zaslat nejpozději 5 pracovních dnů před zahájením výuky nebo výcviku v rámci vstupního školení – obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností, v rámci pravidelného školení – krajskému úřadu, seznam přihlášených účastníků, místo, datum a čas zahájení výuky nebo výcviku.

2 ANALÝZA STÁVAJÍCÍHO SYSTÉMU ZÍSKÁVÁNÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI ŘIDIČŮ

Následující kapitola je věnována analýze získávání odborné způsobilosti řidičů v autoškolách. Ve školách člověk postupně získává potřebné vzdělání, utváří svoji osobnost ve společnosti a je směřován takovým způsobem, aby byl co nejlépe připraven na svoji úlohu v budoucím životě. Bylo by přínosné, v rámci udržitelnosti morální situace na pozemních komunikacích, podobně přistupovat i k výchově řidičů a jejich přípravě na každodenní a stále rostoucí silniční provoz. Není možné stavět čtení, psaní, velkou a malou násobilku na stejnou úroveň jako schopnost řízení motorového vozidla. Vlastnictví řidičského průkazu je však s postupující dobou stále větší samozřejmostí, přinejmenším by tedy měly výuka a výcvik být chápány jako součást celoživotního vzdělání a ne pouze jako nutnost pro získání řidičského oprávnění.

Z provedených průzkumů však dlouhodobě vyplývá, že stávající systém řidičského vzdělávání je v ČR nevyhovující a nesplňuje předpoklady potřebné k fungování výše popsaného postulátu.

2.1 Důsledky nevyhovujícího stavu řidičského vzdělávání v ČR

Z informací o plnění Národní strategie bezpečnosti silničního provozu v roce 2006 až 2009 (3), vyplývá, že v České republice není žádný jednotný systém přípravy žadatele o řidičské oprávnění. Hodinová dotace pro výuku a výcvik je sice dána zákonem (2), ale není zcela postačující.

Zákonem (2) je dáno 5 druhů výuky a výcviku, žadatelé až na výjimky netuší, který druh v autoškole absolvují a jakou má mít náplň. Veřejnost nevnímá dostatečně hodnotu absolvování kurzu jako získání určitého odborného vzdělání. Zájem o co nejjednodušší získání řidičského oprávnění převládá nad zájmem o získání dostatečných znalostí, dovedností a zkušeností pro zvládnutí bezpečného a plynulého řízení motorového vozidla. Tato situace společně s nedostatečným státním odborným dozorem nad výukou a výcvikem způsobuje nepřirozený tlak na co nejnižší cenu kurzu na úkor kvality a vytváří prostor pro profit autoškol, které nedodržují zákonem stanovené podmínky. Pro přiblížení stavu bylo v rámci této práce uskutečněno dotazování čerstvých absolventů kurzů, tomuto dotazování se věnuje kapitola 2.2.

O porušování zákona v autoškolství se vede řada diskuzí, dále je uvedeno několik situací, které na webových stránkách ABC žáka autoškoly uveřejňují, jako odstrašující příklad, autoškoly, které jsou členy Asociace autoškol ČR, o.s. (4):

- **informace o 14 jízdách při výcviku skupiny B** – Výcvik v řízení může probíhat po jednotlivých dvouhodinách, potom skutečně může být 14 dvouhodinových jízd. Ovšem jedna dvouhodina musí trvat 90 minut. Z diskuzních fór jsou známy extrémní případy i čtrnácti 30 minutových jízd.
- **protahování výcviku a náhlá nabídka zkoušky** – Výcvik trvá dlouho, jízdy máte velmi zřídka a máte jich tak polovinu. Učitel Vám nabídne „zkusit zkoušku“, protože „už Vám to jde“ a další zkoušky budou za velmi dlouhou dobu.
- **absence trenažeru a autocvičiště** – Autoškola nemá trenažér, autocvičiště je daleko a učitel žadateli "vysvětlí", že výcvik začne rovnou na silnici.
- **zkracování hodin** – Učitel žadateli při jízdě sdělí, že je limit na jednu jízdu řekněme 15 km a právě ho projeli, takže po 20 - 30 minutách jízda končí.

Podobné delikty nejsou v nekvalitně vedených autoškolách nic neobvyklého. Mezi jejich zákazníky patří žadatelé, kteří s porušováním zákona počítají již před zahájením kurzu a vnímají ho jako přínos z důvodu snížení časové náročnosti výcviku a tím i ceny.

2.2 Vyhodnocení výsledků dotazníkového průzkumu

Vyhodnocení stávajícího způsobu získávání odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel bylo provedeno metodou dotazování žadatelů o řidičské oprávnění, kteří v autošcole absolvovali kompletní výuku a výcvik. Pro tyto účely byly vypracovány dva typy dotazníků, týkající se odděleně výuky a výcviku v řízení vozidla. Dotazníky jsou uvedeny v příloze B a C. Cílem průzkumu bylo na základě subjektivních odpovědí zhodnotit přístup žadatele k výuce a výcviku a zjistit úroveň nabízených služeb autoškol.

Dotazníky byly po předchozí domluvě se zkušebním komisařem distribuovány k vyplnění v den zkoušky, před samotným zahájením testu nebo zkušební jízdy. Tento okamžik byl vybrán z důvodu zamezení afektivního vyplňování, jenž by mohlo být způsobeno reakcí respondenta na výsledek zkoušky. Po vykonání zkoušky byl na list dotazníku zapsán výsledek, včetně počtu získaných bodů, v případě testu. Tímto postupem byly získány informace o pocitech připravenosti absolventů před samotným vykonáním zkoušky a ty pak mohly být následně srovnány s konkrétními výsledky absolventů výuky a výcviku.

Dotazováním měly být získány i informace o cenách jednotlivých kurzů. Tyto informace ale respondenti neposkytli v dostatečné míře nebo vůbec, tudíž muselo být od cenového vyhodnocení upuštěno.

Šetření probíhalo od 15. 3. 2010 do 7. 5. 2010. Účastnilo se ho 58 respondentů, kteří absolvovali výuku a výcvik v jedenácti různých brněnských autoškolách. Jejich průměrný věk byl 23,4 let. Další údaje jsou uvedeny v tab. 1.

Tabulka 1: Složení respondentů (v procentech)

Pohlaví			
muž		Žena	
66%		34%	
Bydliště			
Brno-město	sídlo nad 15 000 obyvatel	sídlo do 15 000 obyvatel	
52%	10%	38%	
Vzdělání			
SŠ bez maturity	SŠ s maturitou	vyšší odborné	Vysokoškolské
34%	55%	7%	3%
Skupina nebo podskupina řidičského oprávnění, o jejíž udělení respondent žádá			
A1, A s a bez omez. ⁴	B	C1, C, C+E	D
5%	60%	23%	12%

Zdroj: Autor

2.2.1 Dotazník – testy

Hlavním cílem anonymního průzkumu, bylo zjistit, v jaké míře autoškoly nabízejí výuku a jak k teoretické přípravě přistupují samotní žadatelé. Počet respondentů byl 58, složení respondentů je uvedeno v tab. 1.

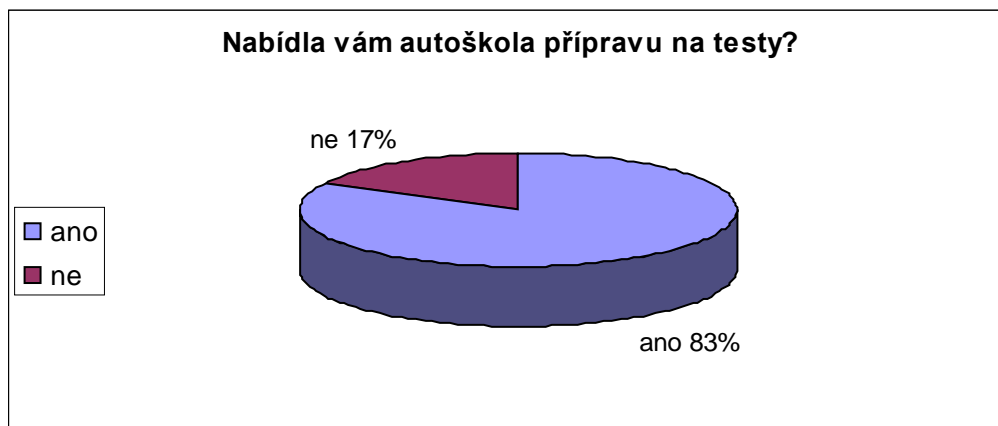
- **Vyhodnocení přístupu k teoretické výuce**

Při tvorbě dotazníku bylo přihlédnuto k poznatkům, které vyplynuly z předběžného dotazování, zda si jsou žadatelé o řidičské oprávnění vědomi, který druh výuky absolvují. Dotazováno bylo 11 respondentů, kteří ve třech různých autoškolách čerstvě absolvovali výuku a výcvik pro skupinu B. Nikdo z tázaných nebyl samostatně schopen jednoznačně určit, kterého druhu výuky a výcviku se účastnil a kolik hodin výuky měl podle platných právních předpisů absolvovat. Všichni byli předem ujištěni, že dotazování je anonymní

⁴ Týká se skupin A1, A s omezením a A bez omezení

a nezávislé. Přesto však nebyli schopni čtyři z jedenácti respondentů, s tolerancí odchylky jedné vyučovací hodiny, jednoznačně vypovědět, kolik hodin výuky skutečně absolvovali.

Z tohoto důvodu byly v dotazníku (příloha B) užity jednoduché otázky: „Nabídla vám autoškola přípravu na testy?“ a „Zúčastnil(a) jste se této přípravy?“, i když z platných právních předpisů vyplývá, že autoškola je povinna výuku poskytovat a žáci se jí musí účastnit.



Obrázek 1: Nabídka přípravy

Zdroj: Autor

Sedmnáct procent respondentů v dotazníku odpovědělo, že jim autoškola přípravu na testy nenabídla, obr. 1. Jak dále odpovídalo v dotazníku 83% respondentů na otázku, zda se nabízené přípravy zúčastnili, je uvedeno na obr. 2.



Obrázek 2: Účast na přípravě

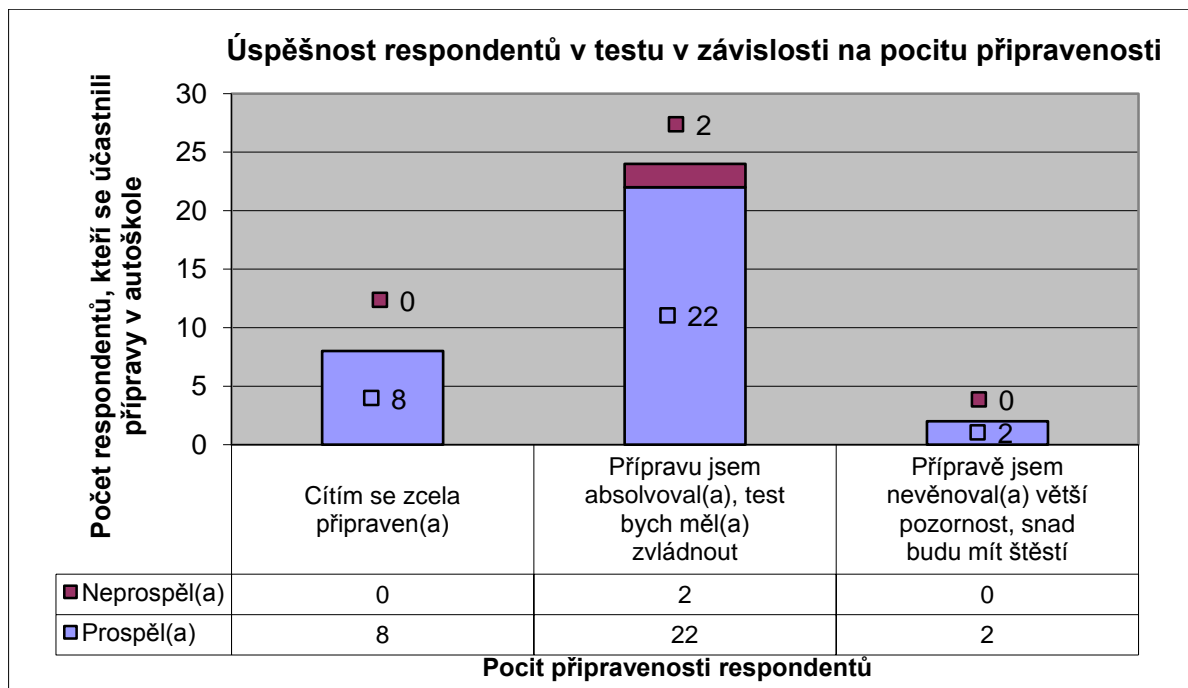
Zdroj: Autor

Z výsledků výzkumu je zřejmé, že výuka u více jak 40% žadatelů neproběhla dle platných právních předpisů.

Další vyplňování dotazníku bylo rozděleno na dvě části (příloha B). Levá strana byla k vyplnění, pokud se respondent zúčastnil přípravy v autoškole a pravou vyplňovali respondenti, kteří se připravovali individuálně.

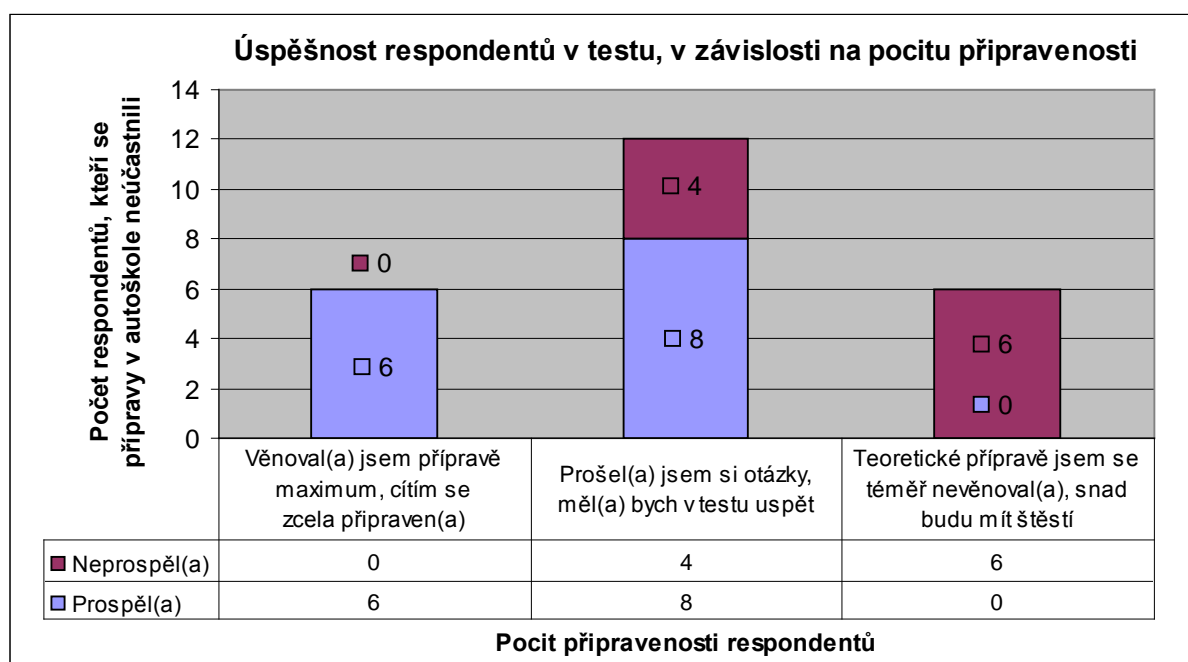
- **Vyhodnocení úspěšnosti respondentů v testech**

V následujících obrázcích je uvedeno vyhodnocení úspěšnosti respondentů v testu, v závislosti na odpovědi na otázku: „Ohodnoťte, prosím, pocit své připravenosti“. Vyhodnocení je uvedeno zvlášť pro respondenty, kteří se účastnili přípravy v autoškole, na obr. 3, a pro respondenty, kteří se přípravy v autoškole neúčastnili, na obr. 4.



Obrázek 3: Úspěšnost v testu a pocit připravenosti; příprava v autoškole

Zdroj: Autor

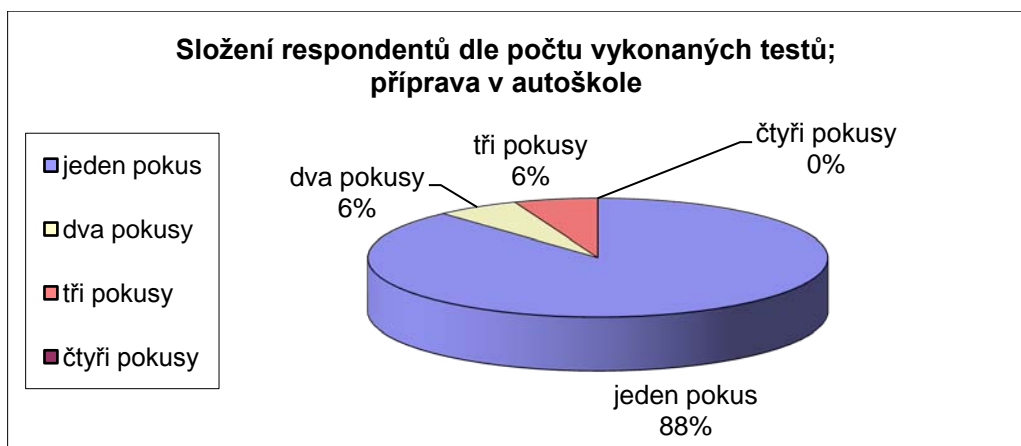


Obrázek 4: Úspěšnost v testu a pocit připravenosti; individuální příprava

Zdroj: Autor

Z prezentovaných výsledků je možno vyvodit, že pokud autoškola aktivně dbá na teoretickou výuku žáků, má to příznivý vliv na připravenost absolventů k závěrečným testům.

Kolikrát se absolvent musí zúčastnit testu, aby prospěl, je také důležitý činitel. Na obr. 5. je uvedeno, po kolikáté jednotliví respondenti, kteří se zúčastnili přípravy v autošcole, vykonávají test.



Obrázek 5: Složení respondentů dle počtu vykonaných testů; příprava v autošcole

Zdroj: Autor

Na obr. 6 je uvedeno, po kolikáté vykonávají test jednotliví respondenti, kteří se přípravy v autošcole neúčastnili.



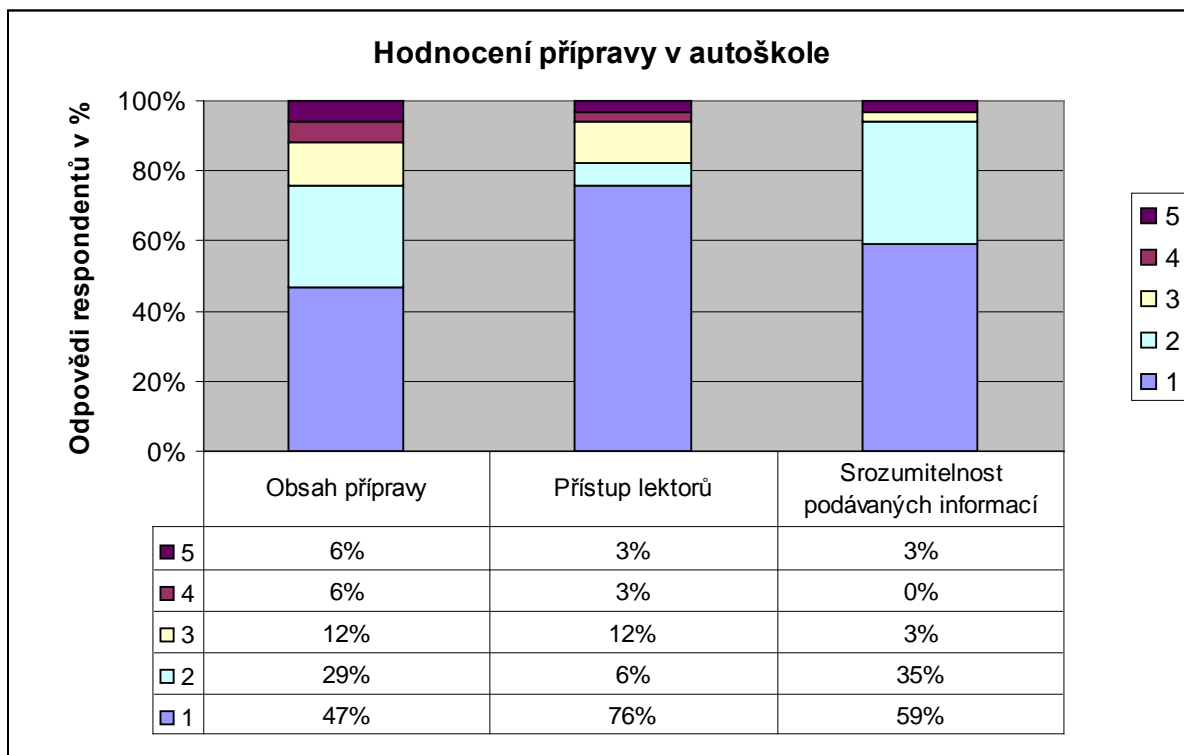
Obrázek 6: Složení respondentů dle počtu vykonaných testů; individuální příprava

Zdroj: Autor

Z výsledků vyplývá, že u absolventů, kteří upřednostňují individuální teoretickou přípravu, je nižší pravděpodobnost úspěšného vykonání zkušebního testu na první pokus.

- **Vyhodnocení přípravy nabízené autoškolami**

Respondenti, kteří se účastnili přípravy v autoškole, hodnotily obsah přípravy, přístup lektorů a srozumitelnosti podávaných informací, obr. 7. Hodnoceno bylo v rozmezí 1 až 5, kdy 1 znamená výborné, 5 nedostačující.



Obrázek 7: Hodnocení přípravy v autoškole

Zdroj: Autor

Absolventi nejlépe hodnotili přístup lektorů, nejhůře potom obsah přípravy.

Na otázku, zda by se rozhodli přípravu absolvovat znovu v autoškole, respondenti odpovídali v poměru 71% ano a 29% ne, obr. 8.



Obrázek 8: Rozhodl(a) byste se znovu absolvovat přípravu v autoškole?

Zdroj: Autor

Levá část dotazníku (příloha B) po této otázce navazuje otázkou: „Můžete prosím toto rozhodnutí odůvodnit?“. Pokud na tuto otázku respondent odpověděl, je jeho odpověď uvedena v tab. 2.

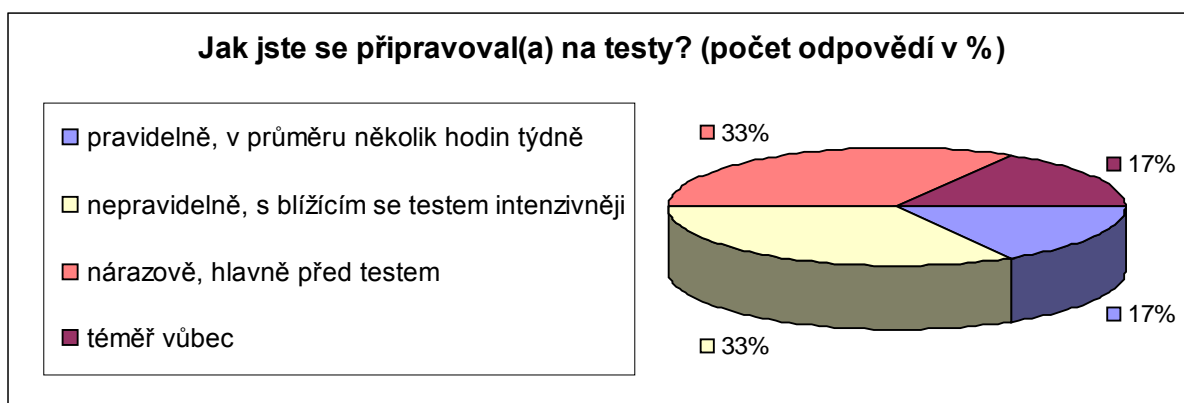
Tabulka 2: Odpovědi na otázku: „Můžete prosím toto rozhodnutí odůvodnit?“

Rozhodl(a) byste se znovu absolvovat přípravu v autoškole?		Můžete prosím toto rozhodnutí odůvodnit?
Ano	Ne	
	X	Ne
	X	byla jsem nervózní, už jsem ráda, že to mám
	X	časová náročnost
X		bylo dobré
X		dobrá příprava
X		příprava byla přínosná
X		dobry přístup
X		k získání ještě lepších vědomostí
X		byla jsem spokojena
X		opakování matka moudrosti
X		příjemné chování instruktorů

Zdroj: Autor

- **Vyhodnocení individuální přípravy**

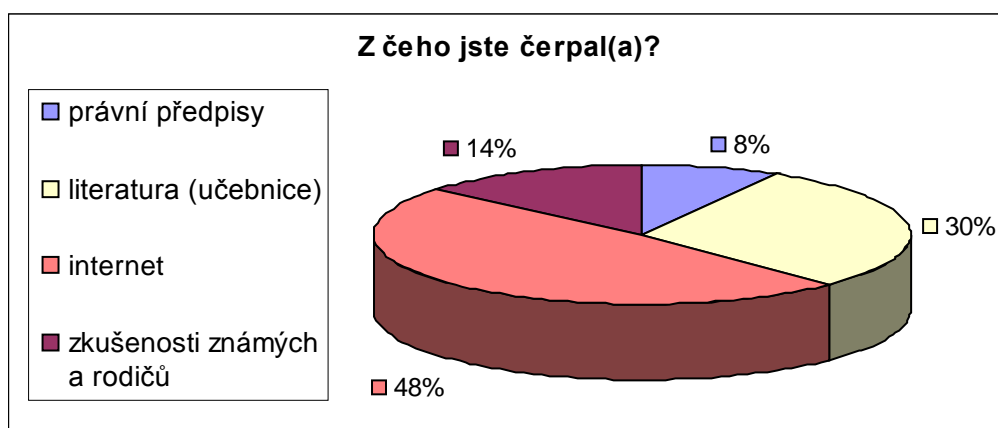
Respondentům, kteří odpověděli záporně na otázku: „Zúčastnil(a) jste se této přípravy?“, byla dále položena otázka: „Pokud ne, z jakého důvodu jste upřednostnil(a) individuální přípravu?“. Na tuto otázku, však většina respondentů neodpověděla nebo odpověděla nedostatečně. Tudíž není možno tuto otázku vyhodnotit. Dále byla dotazována míra individuální přípravy, otázkou: „Jak jste se věnoval(a) přípravě?“, vyhodnocení je uvedeno na obr. 9.



Obrázek 9: Jak jste se připravoval na testy?

Zdroj: Autor

Na obr. 10 je znázorněno vyhodnocení odpovědí na otázku: „Z čeho jste čerpal(a)?“. Vyhodnocení bylo provedeno metodou váženého průměru, kde váha byla respondenty určena u každého ze zdrojů na škále od 0 – nečerpal(a) vůbec, do 5 – čerpal(a) velmi.



Obrázek 10: Z čeho jste čerpal(a)?

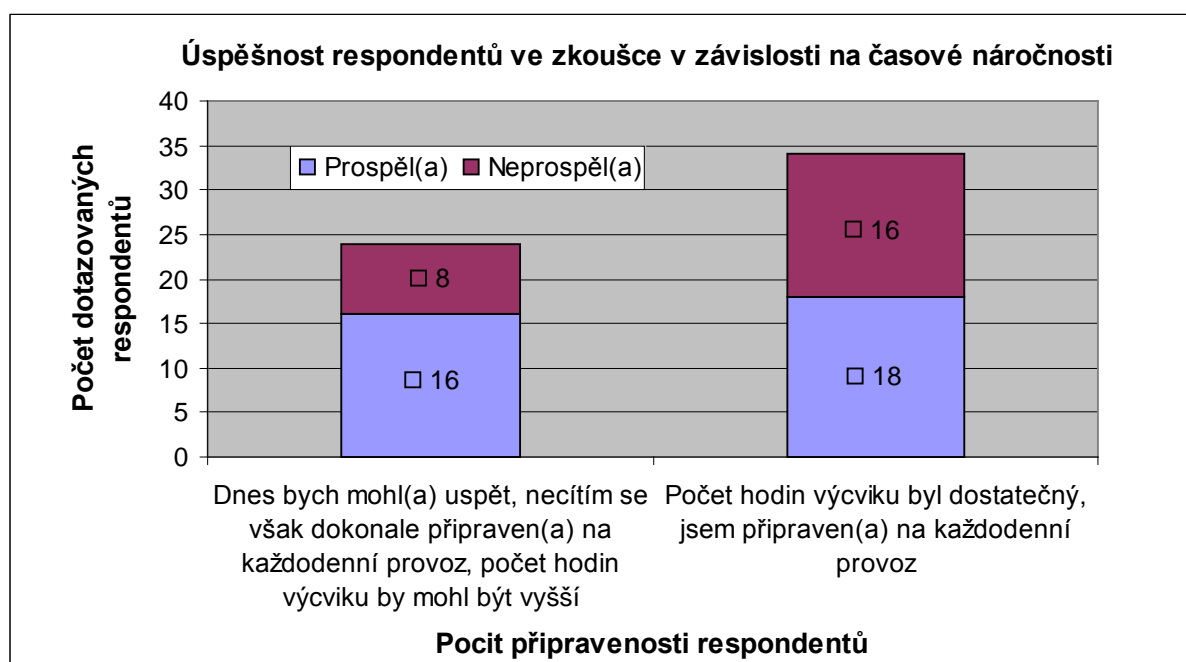
Zdroj: Autor

2.2.2 Dotazník – jízdy

Cílem anonymního průzkumu bylo zjistit, v jaké míře a na jaké úrovni autoškoly nabízejí výcvik, jak byl pro respondenty časově náročný a jaký k němu měli přístup. Dotazník je uveden v příloze C, počet respondentů byl 58, složení respondentů je uveden v tab. 1.

- **Vyhodnocení úspěšnosti absolventů výcviku ve zkoušce z praktické jízdy**

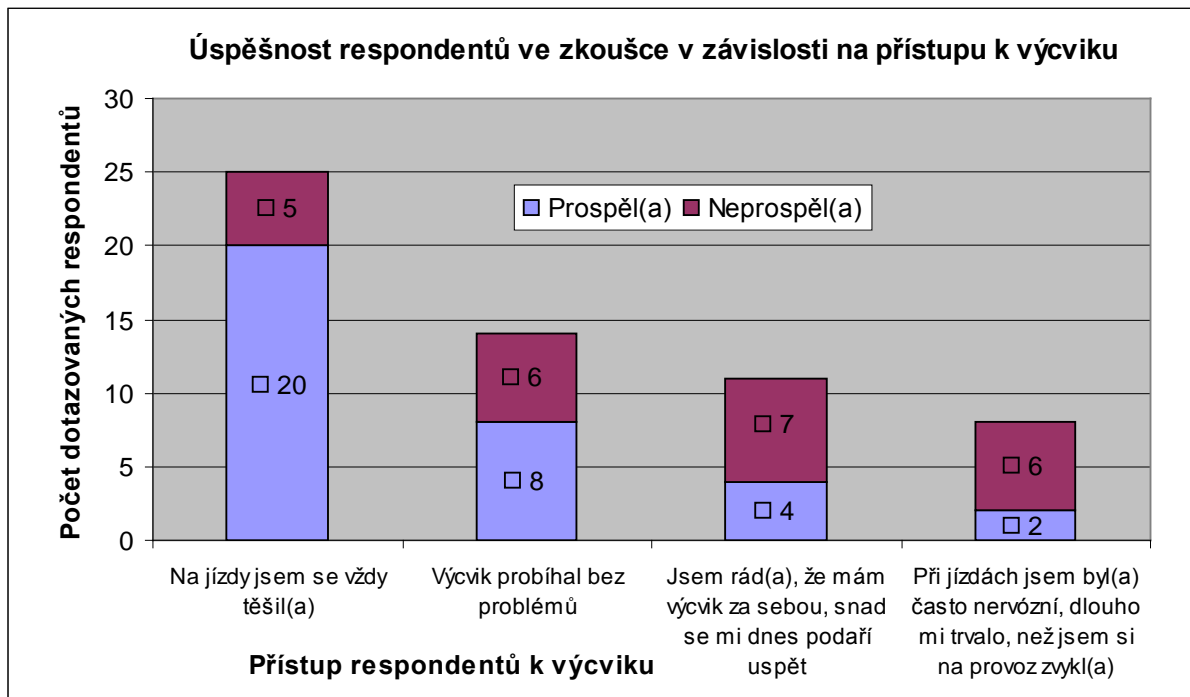
Úspěšnost byla vyhodnocována v závislosti na časové náročnosti výcviku, obr. 11 a v závislosti na přístupu k výcviku obr. 12.



Obrázek 11: Úspěšnost respondentů ve zkoušce v závislosti na časové náročnosti

Zdroj: Autor

Respondenti využili při odpovědi na otázku: „Časová náročnost výcviku:“ pouze dvě ze tří možných odpovědí. Odpověď: „Výcvik byl zdlouhavý, myslím, že počet hodin výcviku určený zákonem je pro mě příliš vysoký“, nikdo nevyužil. Z toho lze usuzovat, že pro žadatele výcvik nebyl zbytečně časově náročný. Úspěšnější byli u závěrečných jízd žadatelé, kteří k výcviku přistupovali svědomitěji, což lze vyvodit z pocitu připravenosti. Absolventi, kteří si byli úspěchem před zkouškou příliš jistí, mají menší úspěšnost než absolventi, kteří vyslovili nejistotu a přivítali by vyšší počet hodin výcviku.



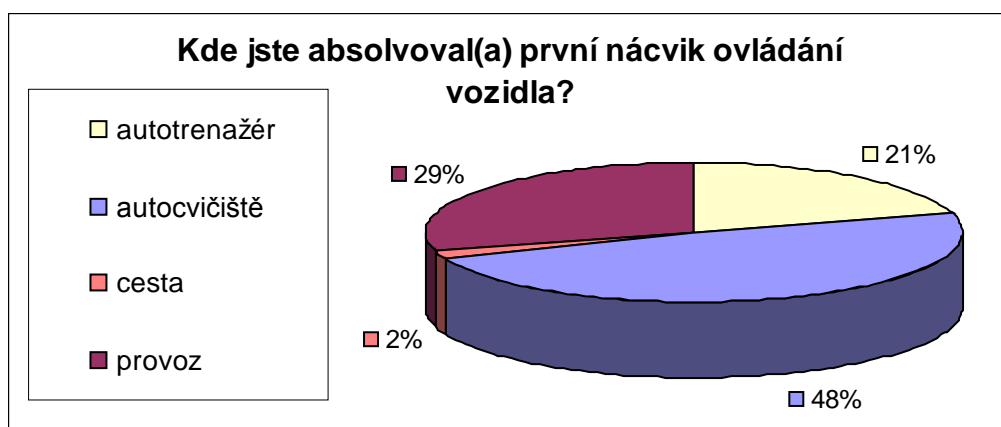
Obrázek 12: Úspěšnost respondentů ve zkoušce v závislosti na přístupu k výcviku

Zdroj: Autor

Z vyhodnocení úspěšnosti v závislosti na přístupu k výcviku, obr. 12, je možné se přiklonit k tvrzení, že čím lépe se žadatel při výcviku cítí, tím je jeho úspěch při závěrečných zkušebních jízdách pravděpodobnější.

- **Vyhodnocení otázek, týkajících se prvních hodin výcviku**

Na jakém místě respondenti absolvovali první hodiny výcviku je zřejmé dle vyhodnocení odpovědí na otázku: „Kde jste absolvoval(a) první nácvik ovládnání vozidla?“, obr. 13.



Obrázek 13: Místo konání prvních hodin výcviku

Zdroj: Autor

Jak je vidět na obr. 13, 29% žadatelů absolvovalo první hodiny výcviku v provozu, což je další hrubé porušení platných právních předpisů. Pokud nebyly první hodiny výcviku prováděny rovnou v provozu, strávili respondenti nácvikem ovládnání vozidla průměrně 2,14 vyučovacími hodinami. Vyhodnocení otázky: „Cítil(a) jste se po této části výcviku dostatečně připraven(a) na výcvik v provozu?“ je uvedeno na obr. 14.



Obrázek 14: Pocit připravenosti na výcvik v provozu po nácviku ovládnání vozidla

Zdroj: Autor

2.3 Závěrečné zhodnocení

Dotazníkový průzkum, který probíhal téměř 3 měsíce při zkouškách odborné způsobilosti probíhajících v kompetenci Magistrátu města Brna, potvrdil názor mnohých odborníků, že systém řídičského vzdělávání je třeba přehodnotit a pro efektivnější fungování v mnoha ohledech upravit či úplně změnit přístup při určování nových podmínek tohoto vzdělávání. Analyzovaná data prokázala četné porušování zákona (2) a neuspokojivou morální situaci panující v systému získávání odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. Tržní chování a cílená snaha některých autoškol srazit cenu kurzu na úkor kvality výuky a výcviku se nepodařilo dostatečně vyhodnotit.

2.4 Vlastní návrhy

Zásadní problém systému řídičského vzdělávání je nepopularita přípravy na státem požadovanou řídičskou zkoušku, vnímaná veřejností a její nezáměr o kvalitní výuku a výcvik. Ze strany veřejnosti tento zájem nevznikne, nebude-li si vědoma funkčního sankčně motivačního systému, který by účinně a včas rozpoznal rizikově jednajícího účastníka silničního provozu, sjednal jeho nápravu nebo v případě vysokého rizika jej úplně vyloučil ze silničního provozu. Lze předpokládat, že existence účinného sankčně motivačního systému, ve společnosti vytvoří přirozenou snahu o získání znalostí, dovedností a zkušeností,

směřujících ke schopnosti řízení motorového vozidla bez rizika vzniku dopravní nehody. Žadatelé by pak sami vyvíjeli tlak na autoškoly, s cílem dosáhnout co nejvyšší kvality poskytovaných služeb.

Pro správné fungování tohoto modelu je třeba systém řídičské přípravy v mnoha oblastech přizpůsobit. V následujících podkapitolách jsou uvedeny konkrétní návrhy řešení.

2.4.1 Zásady a cíle

Vzdělávání musí mít na samém počátku definován cíl, kterého má být prostřednictvím vzdělávacího procesu (za pomoci učitelů) dosaženo. V platných právních předpisech (2) chybí jakákoli zmínka o morálních zásadách a cílech řídičského vzdělávání. Pro interpretaci uvádím některé body z §2 školského zákona (5), kde se podobně vymezují zásady a cíle ve školství:

Vybrané body z odstavce 1 – Vzdělávání je založeno na zásadách:

- zdokonalování procesu vzdělávání na základě výsledků dosažených ve vědě, výzkumu a vývoji a co nejširšího uplatňování účinných moderních pedagogických přístupů a metod
- hodnocení výsledků vzdělávání vzhledem k dosahování cílů vzdělávání stanovených tímto zákonem a vzdělávacími programy

Vybrané body odstavce 2 – Obecnými cíli vzdělávání jsou zejména:

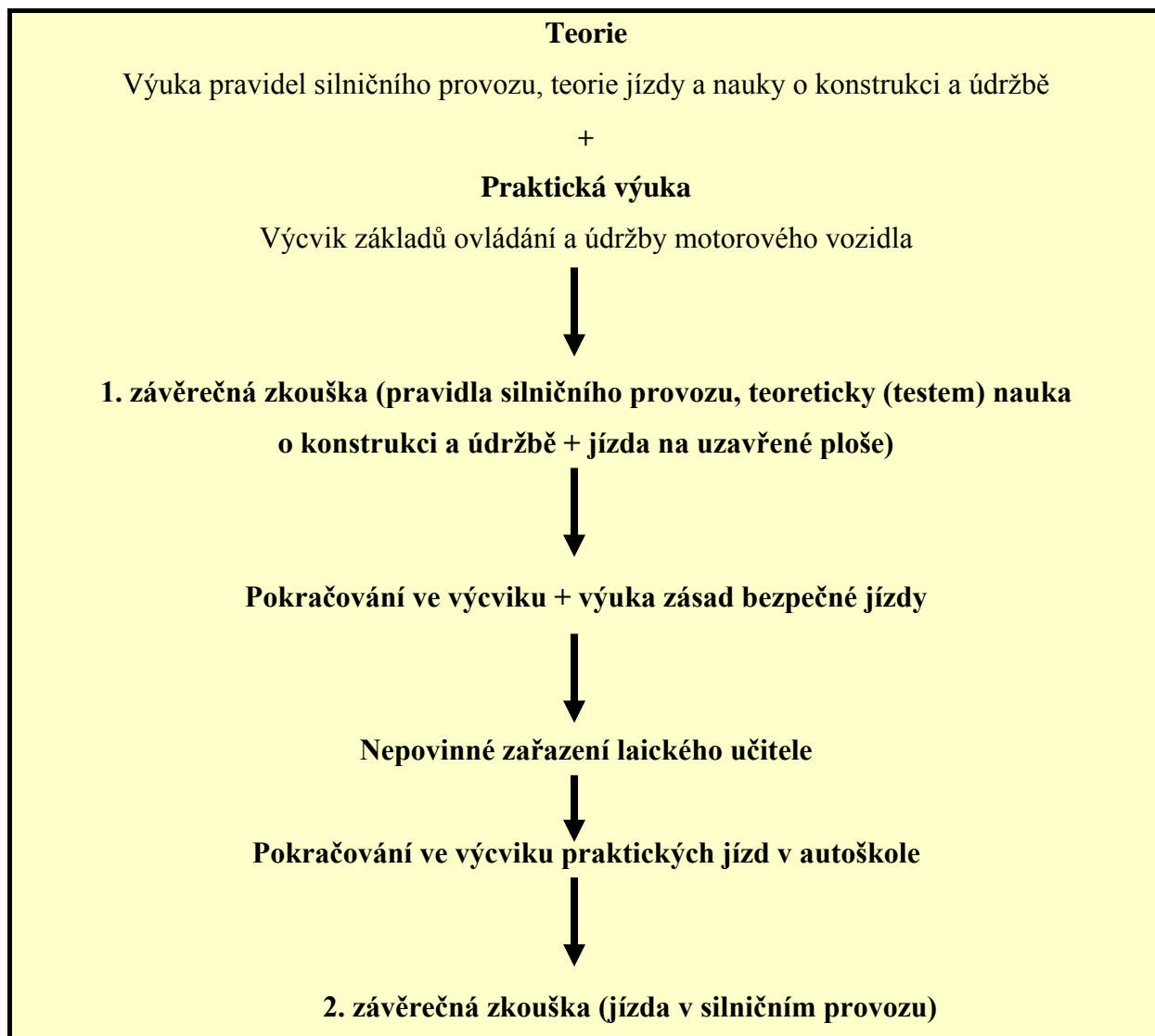
- rozvoj osobnosti člověka, který bude vybaven poznávacími a sociálními způsobilostmi, mravními a duchovními hodnotami pro osobní a občanský život, výkon povolání nebo pracovní činnosti, získávání informací a učení se v průběhu celého života
- získání všeobecného vzdělání nebo všeobecného a odborného vzdělání
- pochopení a uplatňování zásad demokracie a právního státu, základních lidských práv a svobod spolu s odpovědností a smyslem pro sociální soudržnost
- získání a uplatňování znalostí o životním prostředí a jeho ochraně vycházející ze zásad trvale udržitelného rozvoje a o bezpečnosti a ochraně zdraví

Zásady a cíle musí být bezpochyby mnohem důslednější a obsáhlejší ve školském zákoně než v zákoně o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. Jakékoli bližší určení smyslu výuky a výcviku žadatelů o řídičská oprávnění, však v právních předpisech znatelně chybí. Bez tohoto vymezení se jen těžko úspěšně prezentuje správné pojetí výuky a výcviku, jako služby nejenom pro jednotlivce, ale také jako služby pro společnost, vedoucí k bezpečnějšímu a plynulejšímu provozu na pozemních komunikacích.

2.4.2 Nová koncepce výuky a výcviku

O této problematice se vede řada diskuzí, jako neoptimálnější se jeví dvou bloková varianta. V prvním bloku žadatel absolvuje teoretickou výuku a výcvik základů ovládní a údržby motorového vozidla na uzavřeném autocvičišti, pod vedením učitele autoškoly. Po absolvování tohoto bloku bude následovat první závěrečná zkouška složená z testu z teorie a nauky o konstrukci a údržbě vozidla a z jízdy po uzavřené ploše, která ověří, zda je žadatel schopen plynulého ovládní vozidla. V další části výcviku může žadatel pokračovat, jen v případě úspěšného vykonání první závěrečné zkoušky. Druhý blok obsahuje výcvik v provozu, který je zakončen druhou závěrečnou zkouškou. Do tohoto bloku by pro skupinu řidičského oprávnění B mohla být začleněna část výcviku, prováděna neprofesionálním učitelem. Výcviku pod dohledem neprofesionálního učitele je věnována následující kapitola 3.3. Na obr. 15 je graficky znázorněna výše popsaná koncepce výuky a výcviku.

Dále je třeba upustit od striktně daného obsahu výuky a výcviku. Ze statistické analýzy projektu TWIST (6) lze vyvodit, že formálně daná úroveň přípravy budoucích řidičů nemá na nehodovost významný vliv. Vliv úrovně přípravy nových řidičů, je třeba hodnotit v kontextu s faktory vykazujícími podstatný vliv na nehodovost, především faktickou úrovní sankčně motivačního systému, všeobecné prevence a společenského dění. Tedy ne formální požadavky na provádění přípravy (např. v podobě extenzivního pojetí počtu vyučovacích a výukových hodin), ale naopak především jejich skutečnou kvalitu, zodpovědný přístup a kvalifikovanost učitelů, povědomí budoucích řidičů o existenci funkčního sankčně motivačního systému je třeba považovat za rozhodující.



Obrázek 15: Nová koncepce výuky a výcviku

Zdroj: Projekt TWIST (6)

2.4.3 Výcvik prováděný neprofesionálním učitelem

Je možno uvažovat o dvou formách výcviku:

- Tradiční model staví na získání základních praktických znalostí a dovedností v akreditované (registrované) autoškole, kde je pro žadatele motivací především zvládnutí závěrečné zkoušky. Podmínkou je, aby žadatel absolvoval pod dohledem učitele autoškoly daný počet hodin výcviku v provozu, příprava je orientována na úspěšné absolvování státem požadované závěrečné zkoušky. Budoucí řidiči tak získávají znalosti, zkušenosti a potřebné automatismy, směřujících ke schopnosti řízení bez rizika vzniku dopravní nehody, teprve samotnou praxí v silničním provozu.

- Model kombinované přípravy staví na získání základních praktických znalostí a dovedností v akreditované (registrované) autoškole, klíčovou roli však sehrává tzv. neprofesionální (neboli laický) učitel, osoba, pod jejímž dohledem budoucí řidič absolvuje nemalý počet praktických jízd. Dané řešení významně napomáhá vybudovat potřebné řidičské automatismy, seznámit se s nejrůznějšími provozními podmínkami (jízda v noci, v zimních podmínkách, samostatné řešení dopravních situací ve vzdálených neznámých lokalitách, jízda v dopravní špičce ve velkých aglomeracích apod.). Vhodná volba laického učitele rovněž napomůže od samého prvopočátku budovat potřebný hodnotový systém budoucího řidiče.

Přehled evropských zemí, kde dle (6) se na praktické přípravě (praktických jízdách) žáka podílejí neprofesionální učitelé

- | | |
|---------------|-------------------------------------|
| • Belgie | • Německo (13 z 16 spolkových zemí) |
| • Estonsko | • Norsko |
| • Finsko | • Rakousko |
| • Francie | • Severní Irsko |
| • Irsko | • Slovinsko |
| • Itálie | • Španělsko |
| • Lotyšsko | • Švédsko |
| • Lucembursko | • Švýcarsko |
| • Malta | • Velká Británie |

Tendence panující v zemích EU jasně naznačují vhodnost zařazení možnosti výcviku pod dohledem neprofesionálního učitele do kurzu. Z projektu TWIST (6) lze vyvodit, že nejlepší ukazatele dopravní nehodovosti mají právě státy s nepovinnou či jen částečně povinnou účastí na výuce a výcviku v autoškole. Hlavním přínosem praktického výcviku pod dohledem neprofesionálního učitele je snížení nehodovosti nových řidičů, a to především té s těžkými následky. Za nemalý počet praktických jízd, kdy bude řidič žadatel řídit pod dozorem neprofesionálního učitele, lze v ideálním případě považovat období dvou let, kdy žadatel najede 5000 – 7000 kilometrů. Absolutorium kombinované přípravy má bezesporu potenciál zvýšit reálnou připravenost budoucích řidičů k samostatné praxi. Závěrečná řidičská zkouška tak může být náročnější, zkoušející může trvat na předvedení

vyzrálého dopravního chování uchazeče o řidičské oprávnění, a to včetně prvků defenzivní jízdy. Je však důležité stanovit vhodná kritéria, které musí neprofesionální učitel splňovat.

Dle projektu TWIST (6) by se mělo jednat o tyto:

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

Jako záruku provedení doprovodného výcviku na adekvátní odborné úrovni s patřičnou mírou bezpečnosti lze chápat znalosti pravidel silničního provozu, ověřené úspěšným složením teoretické zkoušky (testu) a absolvování dvoudenního přípravného kurzu, jehož náplní by bylo následující:

- základy dopravní psychologie (s akcentem na práci s mladistvými) a pedagogiky
- metodika výcviku v oblasti praktických jízd včetně seznámení se s nároky kladenými na uchazeče o řidičské oprávnění skupiny B při závěrečné zkoušce
- právní odpovědnost učitele a žáka za provoz motorového vozidla a následky dopravní nehody
- statistiky dopravní nehodovosti včetně příčin
- praktická příprava laického učitele v oblasti poskytování výcviku (jedná se mj. o seznámení se s principy včasného a adekvátního zásahu do řízení motorového vozidla)

Neprofesionální učitelé se v žádném případě nesmějí etablovat jako stínové komerční autoškoly. Povolení k provádění praktické přípravy uchazeče o řidičské oprávnění sk. B by tak mělo být vydáváno jen úzkému okruhu osob. Orientací při jejich vymezování může být paragraf 116 zákona č. 40/1964 Sb., v aktuálním znění (občanského zákoníku), který stanoví, že „osobou blízkou je příbuzný v řadě přímé, sourozenec a manžel, partner; jiné osoby v poměru rodinném nebo obdobném se pokládají za osoby sobě navzájem blízké, jestliže by újmu, kterou utrpěla jedna z nich, druhá důvodně pocítovala jako újmu vlastní.“

3 ZDOKONALOVÁNÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI A NEDOSTATEK KVALIFIKOVANÝCH ŘIDIČŮ NA TRHU PRÁCE V ČR

Následující kapitola je věnována situaci, která panuje na trhu práce v oblasti kvalifikovaných řidičů profesionálů. Od řidičů nákladních vozidel o celkové hmotnosti nad 3,5 t a autobusů (vozidel přepravujících více jak 9 osob, včetně řidiče) se, v rámci výkonu povolání, očekává téměř každodenní účast v silničním provozu. Požadavky na jejich vysokou odbornou způsobilost, oproti způsobilosti, kterou musí splňovat řidiči ostatních vozidel, jejichž ovládání a údržba jsou mnohem jednodušší, jsou tedy pochopitelné.

3.1 Vývoj nedostatku

Nedostatek kvalifikovaných řidičů se začal v ČR projevovat po roce 2005, kdy do zálohy odešli poslední absolventi povinné základní vojenské služby. Armáda se stala plně profesionální a soustředí se pouze na tvorbu svých vlastních lidských zdrojů. Přestala plynule vychovávat a pracovnímu trhu poskytovat mladé řidiče s praxí, kteří v rámci povinné služby získávali oprávnění skupiny C, schopnější oprávnění skupiny D. Po odchodu do civilu mohli téměř ihned vykonávat povolání řidiče profesionála.

Kompenzace vzniklé nerovnováhy na pracovním trhu nebyla řešena. Naopak, v důsledku zvyšujícího se objemu přepravovaného zboží a rozvíjejícího se turismu, nedostatek kvalifikovaných řidičů od roku 2006 do poloviny roku 2008 kulminoval nejen v ČR, ale i v mnoha zemích Evropy. Situace byla natolik vážná, že někteří dopravci byli ochotni zaměstnat na pozici řidiče autobusu uchazeče, který musel před nástupem, za finanční podpory zaměstnavatele absolvovat rozšíření oprávnění ze skupiny B.

V závěru roku 2008 se situace začala díky propadu ekonomiky částečně stabilizovat. Objemy přeprav se během následujících období začaly snižovat, dopravci odstavovali svá vozidla a poptávka po řidičích klesala. Problém nedostatku řidičů přestal být aktuální a příchodu nových podmínek, v rámci zdokonalování odborné způsobilosti řidičů, které vstoupilo v platnost v roce 2008 resp. 2009 a několikanásobně zvýšilo cenu i časovou náročnost k získání odborné způsobilosti, nebyla věnována dostatečná pozornost.

3.2 Zhodnocení nových podmínek pro zdokonalování odborné způsobilosti

Dále je uvedeno srovnání podmínek pro zdokonalování odborné způsobilosti před platností zákona 374/2007 Sb. a po nabytí jeho účinnosti.

3.2.1 Podmínky před platností novely

Zdokonalování odborné způsobilosti bylo definováno jako školení, se zaměřením na znalost právních předpisů na úseku dopravy, zejména pravidel provozu na pozemních komunikacích, teorie řízení a zásad bezpečné jízdy, ochrany životního prostředí před škodlivými důsledky provozu vozidel na pozemních komunikacích, zdravotnické přípravy, ovládání a údržby vozidla, přepravy nebezpečných látek a věcí, dodržování povinností osádek vozidel v nákladní přepravě a na další otázky, jejichž znalost ovlivňuje chování řidiče v provozu na pozemních komunikacích. Podrobnější definice obsahu školení nebyla určena. Školení se provádělo v rozsahu 16 hodin ročně a přezkoušení jednou za tři roky.

Přezkoušení znalostí řidičů se provádělo zkušebním testem pro zkoušku z odborné způsobilosti pro skupinu nebo podskupinu řidičského oprávnění, pro něž řidič absolvoval školení ke zdokonalování odborné způsobilosti. Přezkoušení úspěšně složil řidič, který ze 100 % možných bodů dosáhl alespoň 80 %. U řidičů mladších 21 let se dále prováděla praktická zkouška dovedností v ovládání vozidla v délce trvání nejméně 15 minut. Na základě úspěšného absolvování přezkoušení, resp. zkoušky, bylo vydáno osvědčení profesní způsobilosti řidiče.

Cena ročního školení se včetně přezkoušení pohybovala od 600 do 1300 Kč.

3.2.2 Aktuálně platné podmínky

Zdokonalování odborné způsobilosti dle platných právních předpisů se věnuje kapitola 1.4. Z výše uvedeného vyplývá, že řidiči, kteří chtějí vstoupit na trh práce musejí absolvovat vstupní 140 hodinové školení. Plán výuky a výcviku, základního rozsahu vstupního školení, pro skupiny C, C+E, resp. C1, C1+E, je uveden v příloze D. Plán byl vytvořen dle prováděcí vyhlášky č. 156/2008 Sb., ve znění pozdějších předpisů, kterou se provádí zákon (2). Cena vstupního školení se pohybuje kolem čtyřiceti tisíc Kč, mění se dle místa konání a počtu účastníků školení. Po absolvování vstupního školení musí řidič u obecního úřadu s rozšířenou působností podat písemnou žádost o vykonání zkoušky a zaplatit správní poplatek. Úřad do 30 dnů rozhodne o termínu a místě konání zkoušky.

Zkouška se provádí písemnou formou a ověřuje znalosti ve všech oblastech výuky, tj. skládá se z 10 otázek z každého předmětu – 80 otázek celkem. K úspěšnému složení zkoušky je třeba mít správně zodpovězeno 7 otázek z každého předmětu. Po úspěšném absolvování zkoušky je řidiči vydán průkaz profesní způsobilosti řidiče.

Řidič, který je držitelem průkazu profesní způsobilosti, se musí zúčastnit každý rok pravidelného školení v rozsahu 7 hodin. Cena pravidelného školení se pohybuje v rozmezí 700 až 1500 Kč.

3.2.3 Dopady novely na budoucí řidiče z povolání

Nový systém zdokonalování odborné způsobilosti bezpochyby zkvalitnil přípravu adeptů, kteří usilují o získání průkazu profesní způsobilosti řidiče. Současně se vstupem novely v platnost se však pro budoucí řidiče profesionály zvýšily vstupní náklady a to jak finanční, tak časové. Platové ohodnocení řidičů však zůstává na stejné úrovni, v některých případech dokonce kleslo. Novela tímto způsobuje pokles poptávky po tomto povolání ze strany veřejnosti.

Při výraznějším ožívání ekonomiky a tím i zvyšování objemu přeprav, tak může opět docházet ke vzniku nedostatku kvalifikovaných řidičů. Je tedy třeba vytvořit systém, který bude motivovat potenciální zájemce o zaměstnání na pozici řidiče profesionála a bude kompenzovat, pro žadatele, neadekvátní vstupní náklady na absolvování vstupního školení.

3.3 Sdružení ČESMAD Bohemia a jeho pozice k problému

Sdružení automobilových dopravců ČESMAD Bohemia se dlouhodobě nedostatkem kvalifikovaných řidičů zabývá. Pověřilo jeho řešením svoji dceřinou společností Institut silniční dopravy ČESMAD Bohemia a zaujímá k problému tuto pozici (7):

„Problematikou výchovy a vzdělávání profesionálních řidičů se odborně zabývala expertní skupina pro profesní vzdělávání. Expertní skupina dlouhodobě prosazovala vznik systémových kroků vedoucích k vytvoření konceptu vzdělávání mladých odborníků pro oblast dopravy v přímém napojení na logické učební obory středních odborných škol. Nevytvoření nástroje pro výchovu nových profesionálních řidičů povede na českém dopravním trhu k negativním důsledkům v podobě zvyšování průměrného věku řidičů, nutným náborům řidičů v zahraničí, snižování odborné kvalifikace profesionálních řidičů a s tím spojenému zvyšování rizikových faktorů, které se mohou promítnout na českých silnicích.“

ZÁVĚR

Smysl procesu získávání a zdokonalování odborné způsobilosti řidičů je plnit selektivní a edukační funkci v silniční dopravě. Tyto funkce výrazně ovlivňují atmosféru, prostředí a bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.

V rámci práce byla provedena analýza tohoto procesu. V první kapitole práce je uveden rozbor systému získávání a zdokonalování odborné způsobilosti dle stávajících právních předpisů. Bylo zjištěno, že získávání odborné způsobilosti – období, kdy řidič získává první řidičské znalosti a zkušenosti, je postaveno na základech položených v 60. letech. Tento systém v dnešním společenském prostředí nemůže obstát a je nevyhovující. Byl proveden dotazníkový průzkum, vyhodnocující názory žadatelů na poskytované služby autoškol a jejich přístup k výuce a výcviku. V průzkumu byly potvrzeny nedostatky, na které je v analýze poukázáno.

Cíl práce byl naplněn v podkapitole 2.4, kde jsou uvedeny návrhy pro zkvalitnění řidičské přípravy v ČR, mezi které patří: určení zásad a cílů řidičského vzdělávání, vytvoření nové dvou blokové varianty a upuštění od formálních požadavků na výuku a výcvik. K návrhům také patří možnost zařazení do kurzu pro získání řidičského oprávnění, část výcviku pod vedením neprofesionálního učitele. Tento návrh se však i přes své prokazatelné přínosy bude těžko prosazovat, protože je v zájmu autoškol držet si svoji funkci na trhu a chránit si existenční zájmy.

V práci byl dále popsán problém nedostatku kvalifikovaných řidičů, jemuž byla věnována kapitola 3. Problém se týká hlavně novelizovaných podmínek pro zdokonalování odborné způsobilosti řidičů z povolání. Bylo zjištěno, že snížení objemu přeprav, způsobené světovou ekonomickou krizí, stav řidičů na trhu práce vyrovnalo. Jaký bude další vývoj situace, záleží hlavně na míře oživení ekonomiky.

SEZNAM INFORMAČNÍCH ZDROJŮ

- (1) *Business.center.cz* [online]. 2010 [cit. 2009-20-05]. Živnostenský zákon. Dostupné z WWW: <<http://business.center.cz/business/pravo/zakony/zivnost/>>.
- (2) *Pravidla silničního provozu, Autoškoly*. Ostrava-Hrabůvka : Sagit, 2010. Autoškoly, s. 151-223. ISBN 978-80-7208-811-9.
- (3) *Ibesip.cz* [online]. 2005-2010, 15.1.2009 [cit. 2010-11-07]. Národní strategie BESIP. Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz/Narodni-strategie-BESIP/>>.
- (4) *Abeceda-autoškoly.cz* [online]. 2010, [cit. 2010-11-08]. Triky levných autoškol. Dostupné z WWW: <<http://www.abeceda-autoskoly.cz/Triky-levnych-autoskol/>>.
- (5) Česká republika. č. 561/2004 Sb., ze dne 24. září 2004 o předškolním, základním, středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání (školský zákon). In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2004, 190, s. 10262-10263. Dostupný také z WWW: <<http://aplikace.msmt.cz/Predpisy1/sb190-04.pdf>>. ISSN 1211-1244.
- (6) *Projekt TWIST - návrh nové koncepce přípravy řidičů, jejich přezkušování a zásad sankčně motivačního prostředí*. Praha: Azin CZ, 2008. ISBN 978-80-254-1232-9
- (7) *Prodopravce.cz* [online]. 2005, 30.08.2010 [cit. 2010-10-24]. Pozice k nedostatku řidičů. Dostupné z WWW: <<http://www.prodopravce.cz/informace-47-10.php>>.

SEZNAM OBRÁZKŮ

<i>Obrázek 1: Nabídka přípravy</i>	<i>27</i>
<i>Obrázek 2: Účast na přípravě</i>	<i>27</i>
<i>Obrázek 3: Úspěšnost v testu a pocit připravenosti; příprava v autoškole.....</i>	<i>28</i>
<i>Obrázek 4: Úspěšnost v testu a pocit připravenosti; individuální příprava</i>	<i>28</i>
<i>Obrázek 5: Složení respondentů dle počtu vykonaných testů; příprava v autoškole ...</i>	<i>29</i>
<i>Obrázek 6: Složení respondentů dle počtu vykonaných testů; individuální příprava ..</i>	<i>29</i>
<i>Obrázek 7: Hodnocení přípravy v autoškole</i>	<i>30</i>
<i>Obrázek 8: Rozhodl(a) byste se znovu absolvovat přípravu v autoškole?</i>	<i>31</i>
<i>Obrázek 9: Jak jste se připravoval na testy?</i>	<i>32</i>
<i>Obrázek 10: Z čeho jste čerpal(a)?</i>	<i>32</i>
<i>Obrázek 11: Úspěšnost respondentů ve zkoušce v závislosti na časové náročnosti.....</i>	<i>33</i>
<i>Obrázek 12: Úspěšnost respondentů ve zkoušce v závislosti na přístupu k výcviku</i>	<i>34</i>
<i>Obrázek 13: Místo konání prvních hodin výcviku</i>	<i>34</i>
<i>Obrázek 14: Pocit připravenosti na výcvik v provozu po nácviku ovládnání vozidla</i>	<i>35</i>
<i>Obrázek 15: Nová koncepce výuky a výcviku</i>	<i>38</i>

SEZNAM TABULEK

<i>Tabulka 1: Složení respondentů (v procentech)</i>	<i>26</i>
<i>Tabulka 2: Odpovědi na otázku: „Můžete prosím toto rozhodnutí odůvodnit?“</i>	<i>31</i>

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

ČR Česká republika

EU Evropská unie

o.s. občanské sdružení

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A – Minimální počet hodin výuky a výcviku

Příloha B – Dotazník Testy

Příloha C – Dotazník Jízdy

Příloha D – Plán výuky a výcviku, základního rozsahu vstupního školení,
pro skupiny C, C+E, resp. C1, C1+E

PŘÍLOHY

Počet hodin v předmětech základní výuky

Skupina řidičského oprávnění	Předmět výuky					Celkem
	PPV	OÚV	TZBJ	ZP	OP	
AM	14	1	6	2	3	26
A1	14	1	6	2	3	26
A	14	1	6	2	3	26
B1	16	2	8	2	4	32
B	18	2	10	2	4	36
T	18	10	10	2	4	44

PPV-Výuka předpisů o provozu vozidel OÚV-Výuka o ovládní a údržbě vozidla TZBJ- Výuka teorie a zásad bezpečné jízdy
ZP-Výuka zdravotnické přípravy OP-Opakování a přezkoušení

Počet hodin v předmětech základního výcviku

Skupina řidičského oprávnění	Praktický výcvik v řízení vozidla				praktický výcvik údržby vozidla	praktický výcvik zdravotnické přípravy	Celkem
	I. etapa		II. etapa	III. etapa			
	Autocvičiště	Minimální provoz	Střední provoz	Střední provoz			
AM	1	2	5	5	1	4	18
A1	1	2	5	5	1	4	18
A	1	2	5	5	1	4	18
B1	2	5	10	6	2	4	29
B	2	5	12	9	2	4	34
T	2	4	8	7	8	4	33

Anonymní dotazník pro žadatele o řidičské oprávnění - testy

Údaje zapsané v tomto dotazníku jsou naprosto anonymní a žádným způsobem neovlivní průběh, ani výsledek závěrečné zkoušky. Jde o nezávislý výzkum v rámci studia na Doprvní fakultě Jana Pernera. Prosíme Vás o co nejpřesnější a nevěrohodnější vyplnění.

Statistické údaje

Pohlaví: muž žena **Věk:** ____

Bydliště: Brno-město sídlo nad 15 000 obyv. sídlo do 15 000 obyv.

Vzdělání(i neukončené): základní středoškolské bez maturity středoškolské s maturitou
vyšší odborné vysokoškolské

Otázky týkající se předmětu dotazování

Skupiny řidičského oprávnění o které žádám:

A1 A s omez. A bez omez. B1 B C1 C D1 D C1+E C+E D1+E D+E T

Celková cena autoškoly: _____ Kč z toho za kondiční jízdy navíc: _____ Kč za opak. zkoušky: _____ Kč

Zkoušku dnes vykonávám: 1. 2. 3. počtvrté a více

Nabídla vám autoškola přípravu na testy? ano ne

Zúčastnil(a) jste se této přípravy? ano ne

Pokud ano, ohodnoťte dle spokojenosti číslicí od 1 do 5 jako ve škole:

Obsah přípravy: ____

Přístup lektorů: ____

Srozumitelnost podávaných informací: ____

Ohodnoťte, prosím, pocit své připravenosti:

- cítím se zcela připraven(a)
 přípravu jsem absolvoval, test bych měl(a) zvládnout
 přípravě jsem nevěnoval(a) větší pozornost, snad budu mít štěstí

Rozhodl(a) byste se znovu absolvovat přípravu v autoškole? ano ne

Můžete, prosím, toto rozhodnutí odůvodnit?

Pokud ne, z jakého důvodu jste upřednostnil(a) individuální přípravu?

Jak jste se věnoval(a) přípravě? Vyberte:

- pravidelně, v průměru několik hodin denně
 pravidelně, v průměru několik hodin týdně
 nepravidelně, s blížícím se testem intenzivněji
 nárazově, hlavně před testem
 téměř vůbec
 vůbec

Z čeho jste čerpal(a)? Uved'te, prosím, číslicí, 0 – nečerpal(a) jsem vůbec, 5 – hodně.

- __ právní předpisy
__ literatura (učebnice)
__ internet
__ zkušenosti známých a rodičů

Ohodnoťte, prosím, pocit své připravenosti:

- věnoval(a) jsem přípravě maximum, cítím se zcela připraven(a)
 prošel jsem si otázky, měl bych v testu uspět
 teoretické přípravě jsem se téměř nevěnoval(a), snad budu mít štěstí

Anonymní dotazník pro žadatele o řidičské oprávnění - jízdy

Údaje zapsané v tomto dotazníku jsou naprosto anonymní a žádným způsobem neovlivní průběh, ani výsledek závěrečné zkoušky. Jde o nezávislý výzkum v rámci studia na Dopravní fakultě Jana Pernera. Prosíme Vás o co nejpřesnější a neověrohodnější vyplnění.

Statistické údaje

Pohlaví: muž žena **Věk:** ____

Bydliště: Brno-město sídlo nad 15 000 obyv. sídlo do 15 000 obyv.

Vzdělání(i neukončené): základní středoškolské bez maturity středoškolské s maturitou
vyšší odborné vysokoškolské

Otázky týkající se předmětu dotazování

Skupiny řidičského oprávnění o které žádám:

A1 A s omez. A bez omez. B1 B C1 C D1 D C1+E C+E D1+E D+E T

Celková cena autoškoly: _____ Kč z toho za kondiční jízdy navíc: _____ Kč za opak. zkoušky: _____ Kč

Zkoušku dnes vykonávám: 1. 2. 3. počtvrté a více

Časová náročnost výcviku:

dnes bych mohl(a) uspět, necítím se však dokonale připraven(a) na každodenní provoz, počet hodin výcviku by mohl být vyšší

počet hodin výcviku byl dostatečný, jsem připraven(a) na každodenní provoz

výcvik byl zdlouhavý, myslím, že počet hodin výcviku určený zákonem je pro mě příliš vysoký

Přístup k výcviku:

na jízdy jsem se vždy těšil(a)

výcvik probíhal bez problémů

jsem rád, že mám výcvik za sebou, snad se mi dnes podaří uspět

při jízdách jsem byl(a) často nervózní, dlouho mi trvalo, než jsem si na provoz zvykl(a)

Kde jste absolvoval(a) první nácvik ovládní vozidla? autotrenažér autocvičiště jiné: _____

Kolik vyučovacích hodin jste na vybraném strávil(a)? __autotrenažér __autocvičiště __jiné: _____

Cítil(a) jste se po této části výcviku dostatečně připraven(a) na výcvik v provozu? ano ne

PLÁN VÝUKY A VÝCVIKU PRO ZÁKLADNÍ ROZSAH VSTUPNÍHO ŠKOLENÍ - 140 HODIN

Výuka teorie pokročilého racionálního řízení a zásady bezpečné a defenzivní jízdy – rozsah 20 + 6 hodin

Hodina	Náplň společné části
1	Druhy převodových systémů - řazení manuální, poloautomatické a automatické; jednotlivé části těchto systémů, technický popis.
2	Křivka točivého momentu a výkonu motoru, měrná spotřeba paliva v závislosti na této křivce.
3	Správné ovládání a způsob jízdy u manuálního převodového systému.
4	Správné ovládání a způsob jízdy u poloautomatického a automatického převodového systému.
5	Charakteristika bezpečnostních ovládacích prvků pro řízení vozidla.
6	Způsob obsluhy jednotlivých bezpečnostních ovládacích prvků pro řízení vozidla.
7	Dvouokruhové pneumatické servobrzdy.
8	Přístroje zajišťující požadovaný tlak vzduchu v brzdovém systému. Zásobníkový okruh.
9	Vzduchotlaký okruh provozní brzdy.

Hodina	Náplň společné části
10	Vzduchotlaký okruh parkovací brzdy.
11	Brzdy návěsu a přívěsu. Zapojení vzduchotlakého okruhu.
12	Odlehčovací brzdové soustavy. Motorová brzda.
13	Odlehčovací brzdové soustavy. Retardéry.
14	Využití vztahu mezi rychlostí vozidla a zařazeným převodovým stupněm, využití setrvačnosti vozidla.
15	Užití způsobů zpomalení a brzdění při jízdě na svazích, zásahy v případě poruchy.
16	Elektrické podvozkové systémy.
17	Primární a sekundární brzdové systémy, chování při selhání systémů.
18	Optimalizace spotřeby pohonných hmot.
19	Defenzivní technika jízdy.
20	Zásady bezpečné jízdy, řešení krizových situací.

Hodina	Zvláštní část výuky pro skupiny řidičských oprávnění C, C+E, C1, C1+E
1	Typy nákladu – obaly, palety, hlavní skupiny věcí vyžadující zabezpečení.
2	Upínací a zajišťovací technika, užití zajišťovacích popruhů.
3	Užitečné zatížení a objem vozidla.
4	Užití manipulačního vybavení, manipulace s plachtovinou..
5	Síly působící na vozidlo v pohybu.
6	Rozložení nákladu, důsledky přetížení nápravy, stabilita vozidla a jeho těžiště.

Výuka uplatnění vnitrostátních a mezinárodních právních předpisů vztahujících se k silniční dopravě – rozsah 20 + 6hodin

Hodina	Náplň společné části
1	Dohoda AETR.
2	Režim řidiče dle dohody AETR.
3	Nařízení ES č. 561/2006 ve znění pozdějších předpisů.
4	Režim řidiče dne nařízení ES č. 561/2006.
5	Analogové tachografy.
6	Digitální tachografy
7	Vztah dohody AETR, nařízení ES 561/2006 a zákona č. 111/1994 Sb., ve znění pozdějších předpisů.
8	Sankce za porušení ustanovení dohody AETR a nařízení ES č. 561/2006.
9	Přepravy spadající mimo působnost nařízení ES č. 561/2006.
10	Výjimky spadající mimo působnost dohody AETR.
11	Vybrané pasáže vyhlášky č. 478/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Hodina	Náplň společné části
12	Odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě.
13	Práva a povinnosti řidičů ve vztahu ke kvalifikaci a pravidelným školením řidičů.
14	Technická způsobilost vozidel.
15	Technická způsobilost vozidel.
16	Pravidla silničního provozu.
17	Pravidla silničního provozu.
18	Pravidla silničního provozu.
19	Celní předpisy; odlišnosti právní úpravy v některých okolních státech.
20	Základy odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla.

Hodina	Zvláštní část výuky pro skupiny řídičských oprávnění C, C+E, C1, C1+E
1	Oprávnění k provozování dopravy. Nařízení EHS č. 3118/93.
2	Obsah dokladů tvořících smlouvu o přepravě.
3	Povolení mezinárodní dopravy; CMR, přejíždění hranice
4	Zástupce zasilatelských společností.
5	Dohoda ADR.
6	Dohoda ATP.

Výuka bezpečnosti provozu a ekologického provozu vozidla – rozsah 15 + 7 hodin

Hodina	Náplň společné části
1	Pravidelná údržba vozidla.
2	Lhůty pravidelných kontrol.
3	Startování, kontrola vozidla před jízdou.
4	Kontrola vozidla během jízdy.
5	Kontrola vozidla při přestávkách v jízdě a po ukončení jízdy.
6	Příprava vozidla na zimní provoz.
7	Technická nezpůsobilost vozidel.
8	Závady, které lze odstranit bez odborné servisní podpory.
9	Závady, které lze odstranit bez odborné servisní podpory.
10	Závady, pro jejichž odstranění je nutné vyhledat odbornou servisní podporu.
11	Závady, pro jejichž odstranění je nutné vyhledat odbornou servisní podporu.

Hodina	Náplň společné části
12	Postup při zjištění vážné závady v provozu.
13	Zásady bezpečnosti práce a možná rizika.
14	Ekonomika jízdy
15	Ekologie jízdy

Hodina	Zvláštní část výuky pro skupiny řidičských oprávnění C, C+E, C1, C1+E
1	Příprava a údržba nákladového prostoru.
2	Naložení a složení nákladu.
3	Jízda s nákladem.
4	Sypké a tekuté náklady.
5	Manipulace s kontejnery a výměnnými nástavbami.
6	Výměna pneumatik.
7	Použití zimních řetězů.

Výuka poskytování služeb a logistiky – rozsah 5 + 4 hodiny

Hodina	Náplň společné části
1	Úvod do logistiky a základní pojmy.
2	Úloha logistiky a trendy dopravy.
3	Principy fungování logistiky
4	Vztah mezi řidičem, podnikem a zákazníkem.
5	Logistika a životní prostředí.

Hodina	Zvláštní část výuky pro skupiny řidičských oprávnění C, C+E, C1, C1+E
1	Spedice, vztah mezi řidičem a spedicí.
2	Distribuční a obchodní řetězce.
3	Pravidelný svoz a rozvoz zboží zajišťovaný zasilatelskými společnostmi.
4	Způsoby dodávky zboží mezi výrobou, sklady a koncovými zákazníky.

**Výuka hospodářského prostředí a organizace dopravního trhu –
rozsah 5 + 2 hodiny**

Hodina	Náplň společné části
1	Nároky na přepravu.
2	Zvláštnosti a principy podnikání v dopravě.
3	Přeprava a přepravní výkony.
4	Dopravní proces.
5	Pracovní podmínky a sociální péče.

Hodina	Zvláštní část výuky pro skupiny řidičských oprávnění C, C+E, C1, C1+E
1	Hospodářské prostředí silniční nákladní dopravy.
2	Dopravní činnosti, dopravní specializace.

**Výuka sociálně – právního prostředí v silniční dopravě –
rozsah 5 + 2 hodiny**

Hodina	Náplň společné části
1	Chování podporující příznivý obraz o podniku
2	Kvalita služby poskytované řidičem.
3	Úlohy řidiče v závislosti na lidech se kterými má řidič jednat.
4	Obchodní a finanční následky právního sporu.
5	Práva a povinnosti řidičů při školení.

Hodina	Zvláštní část výuky pro skupiny řidičských oprávnění C, C+E, C1, C1+E
1	Přepravní doklady.
2	Mezinárodní smlouvy o silniční dopravě.

Výuka prevence a řešení mimořádných událostí v provozu na pozemních komunikacích – rozsah 15 + 5

Hodina	Náplň společné části
1	Schopnost posoudit nouzové situace.
2	Chování při mimořádných událostech.
3	Hodnocení situace, označení místa nehody, vyhnutí se komplikacím při nehodě.
4	Přivolání pomoci, pomoc obětem.
5	Poskytnutí první pomoci.
6	Poskytnutí první pomoci.
7	Reakce na výskyt požáru, evakuace spolucestujících.
8	Zajištění bezpečnosti.
9	Postup při úniku provozních náplní.
10	Nebezpečné látky, rizika jejich úniku při dopravní nehodě.
11	Postup při úniku nebezpečných látek.

Hodina	Náplň společné části
12	Zásady sestavení zprávy o nehodě.
13	Rozbor dopravních nehod.
14	Práva a povinnosti řidiče při vzniku nehody.
15	Dopravní psychologie.

Hodina	Zvláštní část výuky pro skupiny řidičských oprávnění C, C+E, C1, C1+E
1	Časté příčiny nehod v nákladní silniční dopravě.
2	Zdůraznění činitelů zvyšujících riziko vzniku dopravní nehody.
3	Možné negativní vlivy na psychiku řidiče nákladní dopravy a jejich minimalizace.
4	Aplikace předpisů, při vzniku nehody v nákladní dopravě.
5	Postup při poškození nákladu.

Výcvik – rozah 10 hodin

Hodina	Náplň
1	Seznámení s ovládacími prvky výcvikového vozidla, ověření schopností žadatele.
2	Jízda bez přípojného vozidla.
3	Jízda bez přípojného vozidla.
4	Nácvik spojování soupravy, jízda v pomalých rychlostech a nácvik couvání.
5	Jízda v pomalých rychlostech a nácvik couvání.
6	Jízda s přípojným vozidlem.
7	Jízda s přípojným vozidlem.
8	Jízda s přípojným vozidlem.
9	Nácvik jízdy v extrémních situacích.
10	Nácvik jízdy v extrémních situacích.