Masarykova univerzita

Pedagogická fakulta

Katedra fyziky, chemie a odborného vzdělávání

Diplomová práce

Zdokonalování odborné způsobilosti řidičů

Vedoucí práce:
JUDr. Mgr. Ing. Kateřina Šmejkalová

Vypracovala:
Bc. Renata Chadimová

Brno 2016

Prohlášení:

„Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracovala samostatně, s využitím pouze citovaných literárních pramenů, dalších informací a zdrojů v souladu s Disciplinárním řádem pro studenty Pedagogické fakulty Masarykovy univerzity a se zákonem č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů.“

Ve Znojmě 14. 2. 2016 ….....

podpis

Poděkování:

Ráda bych na tomto místě poděkovala vedoucímu své práce JUDr. Mgr. Ing. Kateřině Šmejkalové za trpělivost, ochotu a věcné připomínky a rady. Rovněž zkušebnímu komisaři Ing. Milanu Siverovi z obecního úřadu obce s rozšířenou působností a zástupci Policie ČR, dopravního inspektorátu Územního odboru ve Znojmě npor. Ing. Rudolfu Mikulovi za mnoho cenných rad a poznatků z praxe. Všem osloveným lektorům školicích středisek a řidičům pak za vyplnění dotazníků.

Anotace:

Diplomová práce mapuje získání odborné způsobilosti a zdokonalování profesionálních řidičů s řidičským oprávněním pro skupinu C, C+E, D a D+E. Diplomová práce se rovněž zabývá odbornou způsobilostí profesionální řidičů, jak ji od základu získávají, až k jejímu prohlubování na pravidelných školeních. Zároveň také analyzuje nedostatky v průběhu zdokonalování odborné způsobilosti řidičů a další problémy, které se s odbornou způsobilostí řidičů pojí v provozu na pozemních komunikacích.

Annotation:

The master thesis deals with the technical qualification and improvement of professional drivers with a licence for the car categories of C,C+E, D and D+E. The thesis also concerns wiht the technical qualification of professional drivers, from the very beginning of acquiringe their qualification up todeepening it at regular trainings. The thesis concerns with the deficiency of technical qualification and with the problems that occur in road traffic.

Klíčová slova:

Řidič, autoškola, učitel, lektor, řidičské oprávnění, akreditované středisko, vstupní školení, profesionální řidič, pravidelné školení.

Key words:

Driver, driving school, teacher, driving licence, accredited educational centre, entrance training, professional driver, regular training.

Obsah

Úvod **8**

1 Získávání odborné způsobilosti **11**

1.1 Získání řidičského oprávnění pro skupiny C, C+E, D, D+E 12
1.1.1 Výběr autoškoly 12
1.1.2 Žadatel o řidičské oprávnění pro skupinu C, C+E, D a D+E 13
1.1.3 Skupiny vozidel a kategorizace vozidel a jejich podskupiny 15
1.1.4 Výuka a výcvik pro skupiny C, C+E, D, D+E 16
1.2 Zkouška z odborné způsobilosti 18
1.2.1 Zkouška z předpisů a zdravotnické přípravy – písemný test 19
1.2.2 Zkouška ze znalostí ovládání a údržby vozidla 20
1.2.3 Zkouška z praktické jízdy 21
1.2.4 Vydání řidičského oprávnění 22

2 Zdokonalování odborné způsobilosti řidičů **23**

2.1 Odborná způsobilost řidičů 23
2.2 Akreditované středisko 24
2.3 Vstupní školení 26
2.3.1 Teoretická část vstupního školení 28
2.3.2 Praktická část vstupního školení 29
2.4 Rozšíření odborné způsobilosti 29
2.5 Pravidelné školení 30

3 Problémy odborně způsobilých řidičů v provozu na pozemních komunikacích **33**

3.1 Problém – požadavky organizace 34
3.2 Problém - zdravotní stav profesionálních řidičů 35
3.3 Problém - technický stav vozidla 35
3.4 Problém – nařízení EPR č. 561/2006 a AETR 38
3.5 Problematika zákazu řízení motorového vozidla profesionálních řidičů v bodovém systému 39
3.6 Problém - nehodovost odborně způsobilých řidičů pro skupiny C, C+E, D, D+E 40

4 Průzkumná část **42**

4.1 Cíl diplomové práce 42
4.2 Použitá metodologie 43
4.3 Absolvování pravidelného školení autorkou 44
4.4 Průzkumné šetření dotazníku pro školitele odborné způsobilosti 46
4.5 Průzkumné šetření dotazníku pro řidiče odborné způsobilosti 57
4.6 Průzkumné šetření dotazníku – porovnání výsledků stejných otázek mezi odpověďmi školitelů a odpověďmi řidičů 72
4.7 Rozhovory s odborníky 78
4.8 Vyhodnocení navrhovaného opatření z průzkumného šetření 82

4.9 Vytvoření nových modulů vstupního a pravidelného školení 83
Závěr **87**

Seznam použité literatury **91**

Seznam tabulek a obrázků **97**

Seznam zkratek **99**

Seznam příloh **99**

Úvod

Diplomová práce je zaměřena na získání a zdokonalování odborné způsobilosti profesionálních řidičů a jejich problémy v provozu na pozemních komunikacích. Toto téma jsem si vybrala z důvodu, že je mi blízké. Sama totiž vlastním řidičské oprávnění na skupiny C, C+E, D, D+E a provádím ve vlastní autoškole výuku a výcvik pro získání skupin B, C, C+E, D. Zároveň mohu jako lektorka provádět vstupní i pravidelná školení profesionálních řidičů.

Cesta k získání odborné způsobilosti je dlouhá a finančně náročná záležitost, proto je profesionálních řidičů v současnosti takový nedostatek. Tito řidiči nejdříve musí absolvovat výuku a výcvik v autoškole, aby získali řidičské oprávnění na danou skupinu. Následně jsou tedy odborně způsobilí buďto k řízení motorového vozidla nad 3,5 t, nebo k přepravě více než 8 osob. Na základě absolvování vstupního školení a úspěšného ukončení závěrečných zkoušek získají řidiči profesní způsobilost k řízení motorových vozidel dané skupiny. Zdokonalování odborné způsobilosti řidičů je zaměřeno na řidiče-profesionály, kteří mají řízení motorového vozidla jako zaměstnání. Jsou to převážně řidiči autobusu, kamionu nebo dodávek nad 3,5 t. Dále je diplomová práce zaměřena na nedostatky a problémy profesionálních řidičů v praxi.

V minulosti profesionální řidiči přicházeli s odbornou způsobilostí rovnou z vojenské služby, kde během výkonu služby získali řidičské oprávnění i profesní způsobilost automaticky. Profesní způsobilost si dále jen prohlubovali pravidelnými školeními. Po zániku vojenské služby bylo zavedeno, že při zdárném absolvování kurzu v autoškole pro danou skupinu a po úspěšném zvládnutí zkoušek dostal řidič k řidičskému průkazu na vlastní žádost také profesní průkaz se záznamem profesní způsobilost řidiče. Od roku 2008 pro řidiče autobusů a od roku 2009 pro řidiče nákladních automobilů došlo v oblasti získávání profesní způsobilosti k podstatným legislativním změnám. Dnes musí řidič, který má řidičské oprávnění na skupiny C, C+E, D, D+E, absolvovat nejdříve vstupní školení podle taxativně stanoveného rozsahu a norem a pak následně absolvovat pravidelná školení. Absolvování výuky a výcviku vstupního školení je zakončeno závěrečnou zkouškou, na jejímž základě řidič nabývá profesní způsobilost. Teprve poté může být řidič zaměstnán jako profesionální řidič motorového vozidla pro danou skupinu. Nutnou podmínkou před zahájením profesionální dráhy řidiče je ještě absolvování psychotestů u akreditovaného

psychologa. Další zdokonalování profesionálních řidičů však výše uvedeným zdaleka nekončí. Řidič je povinen se neustále zdokonalovat absolvováním pravidelných sedmihodinových školení, a to vždy jedenkrát za rok na tzv. pravidelném školení. Každé absolvované školení je potvrzeno lektorem školicího střediska, u kterého bylo školení provedeno. Na základě absolvování pěti ročních pravidelných školení je profesionálním řidičům po pěti letech vyměněn profesní průkaz za nový, který má platnost dalších pět let. Celý cyklus se takto pravidelně opakuje ve výše uvedených cyklech. Neabsolvuje-li řidič v průběhu pěti let všech pět pravidelných školení, obecní úřad obce s rozšířenou působností profesní průkaz nevydá. Takovýto uchazeč pro opětovné získání profesního průkazu musí absolvovat školení v rozsahu 35 hodin v akreditovaném školicím středisku. Po jeho absolvování mu obecní úřad obce s rozšířenou působností profesní průkaz opět vydá. Po dosažení věkové hranice 50 let vzniká následná povinnost se opět podrobit psychologickému vyšetření. Tito řidiči jej opakují pravidelně každých pět let, až do ukončení profesionální kariéry.

Existuje také školení odborné způsobilosti řidičů osobních automobilů, tzv. referentské školení řidičů. Toto školení se týká jen řidičů, kteří v zaměstnání při své práci používají firemní motorová vozidla nebo soukromá vozidla pro firemní účely. Školením referentů se zabývá § 103 odst. 2, § 106 odst. 4 a § 349 odst. 1, zákon č. 262/2006 Sb., – zákoník práce. V zákoníku práce však není stanoveno, jak dlouho, ani jak často se musí školení konat. Tímto tématem se ale ve své diplomové práci zabývat nebudu.

V další části je diplomová práce zaměřena pouze na problémy profesionálních řidičů. V provozu na pozemních komunikacích se řidiči setkávají s mnoha problémy každý den. Ať už je to například dodržování podmínek Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (dále jen AETR), zdravotní stav řidičů, jejich věk, únava, nehodovost, postihy v rámci bodového systému a mnoho dalších. Po technické stránce pak například technický stav vozidla, uložení nákladu, vhodné pneumatiky či vybavení v závislosti na daném stavu komunikací a povětrnostních podmínek. Problémů, kterým řidiči denně musí čelit, není rozhodně málo. Proto je tato profese tak náročná a řidiči se musí stále školit a zdokonalovat.

Vlastní průzkum v diplomové práci by měl odhalit úroveň teoretických poznatků a dopad pravidelného školení řidičů na ni, dále pak její význam a způsob využití

a použití získaných znalostí v praktickém provozu. Pokusí se také odpovědět na otázku, zda je školení přínosem při praktickém řízení motorového vozidla na pozemních komunikacích a to jak ze strany profesionálních řidičů, tak ze strany školitelů. Východiskem budou vypracované podklady dotazníků určené daným skupinám na jednotlivých odborných pracovištích. Nejenom z dotazníků ale i na základě rozhovoru se zkušebním komisařem obecního úřadu s rozšířenou působností z odboru dopravy, či odbornými pracovníky dopravního inspektorátu ve Znojmě lze získat cenné informace pro vytvoření návrhu nového modulu školení pro profesionální řidiče. V novém návrhu pravidelného školení se bude vycházet, jak z dotazníků, tak i z absolvování pravidelného školení, tak i z rozhovorů s odborníky na dopravní situaci. Všechny informace budou vypozorovány z výzkumné části. Rozborem získaných informací o dané problematice se zjistí, zda je pro řidiče důležité, aby se v tomto odvětví zdokonalovali ve stávajícím rozsahu, a jakým směrem by mělo zdokonalování řidičů dále směřovat. Dalším výstupem bude návrh na úpravu či doplnění stávajícího systému pravidelných školení profesionálních řidičů na základě využití získaných dat a provedených analýz. Zároveň využiji vlastních zkušeností z provozování autoškoly a vlastní lektorské praxe ze školení profesionálních řidičů v našem akreditovaném školicím středisku. Tyto výsledky by měly následně ukázat smysluplnost a úroveň stávajícího systému školení řidičů, jeho případné nedostatky a náměty, které by mohly přispět k jeho zlepšení.

1 Získávání odborné způsobilosti

V současné době problematiku získávání odborné způsobilosti řeší zejména zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, dále zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů a vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 167/2002 Sb., a mnoho metodických pokynů. Tyto legislativní dokumenty neřeší jen získávání odborné způsobilosti ale i mnoho dalších oblastí dopravy.

Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 247/2000 Sb.“) ve své první části mimo jiné upravuje:

- Podmínky provozování autoškol.
- Práva a povinnosti provozovatelů a učitelů autoškol.
- Způsob provádění výuky a výcviku žadatelů o získání odborné způsobilosti k řízení motorového vozidla a práva a povinnosti žadatelů o získání řidičského oprávnění.
- Způsob provádění výuky a výcviku v rámci zdokonalování odborné způsobilosti řidičů.
- Způsob provádění zkoušek k získání řidičského oprávnění.

V zákoně č. 247/2000 Sb. se bude rozebírat především třetí část o odborné způsobilosti řidičů motorových vozidel a čtvrtá část o zkouškách odborné způsobilosti žadatelů o řidičská oprávnění, což je způsob výuky a výcviku žadatelů a jejich ukončení závěrečnou zkouškou v § 25 – § 33. V páté části v hlavě první v § 46 – § 52 zákona č. 247/2000 Sb., který obsahuje ustanovení o zdokonalování odborné způsobilosti řidičů motorových vozidel pro účely profesní způsobilosti. Prováděcím předpisem k zákonu č. 247/2000 Sb. je vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 167/2002 Sb. a jednotlivé metodické pokyny o tom, jak se co má provádět.

1.1 Získání řidičského oprávnění pro skupiny C, C+E, D a D+E

Žadatel, který chce získat řidičské oprávnění na skupiny a podskupiny C, C+E, D, a D+E, musí nejdříve vlastnit řidičské oprávnění na skupinu B a absolvovat kurz v autoškole, která je oprávněna (má akreditaci) provádět výuku a výcvik pro tyto skupiny. Akreditaci vydává obecní úřad obce s rozšířenou působností na základě splněných podmínek. Jak už bylo zmíněno, tato problematika je řešena v § 2 odst. 2 zákona č. 247/2000 Sb. a v zákoně č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 455/1991 Sb.“).

1.1.1 Výběr autoškoly

Autoškola je organizace, která se zabývá poskytováním výuky předpisů o provozu vozidel, ovládání a údržbě vozidla, teorie řízení a zásad bezpečné jízdy a výuky zdravotnické přípravy. Dále praktickým výcvikem v řízení vozidla, praktickou údržbou vozidla a zdravotnickou přípravou k získání řidičského oprávnění, jak se uvádí v § 2 zákon č. 247/2000 Sb.

Autoškola a činnosti s tím spojené může provozovat oprávněná fyzická osoba, právnická osoba nebo státní složka jen pro své zaměstnance, jak uvádí Bušta a Kněžínek (2010).

Žadatel o výuku a výcvik má právo si vybrat autoškolu podle svého rozhodnutí. Dále by se měl zajímat o informace, co autoškola nabízí, jako je například cena kurzu a vybavení vozového parku autoškoly. Je dobré si zjistit kvalitu učitelů v autoškole, kteří provádějí výuku a výcvik neboli teorii a praxi. Vzdělávací proces představuje, ať už ve škole nebo i v autoškole, specifický druh lidské činnosti, která vzájemně působí a je v součinnosti mezi učitelem a žákem. Tyto vzájemné vztahy směřují k dosažení stanovených cílů, jak uvádí Skalková (2007).

Výborným orientačním kritériem při výběru autoškoly je také úspěšnost žadatelů o řidičské oprávnění u závěrečných zkoušek z odborné způsobilosti k řízení motorového vozidla.

Praxe vychází z teorie a musí být řádně zakotvena v pravidlech, normách a vzorech, jak uvádí Průcha (2000).

Je tedy nezbytně nutné, aby autoškola poskytovala kvalitní služby, kde se žadatel o řidičské oprávnění řádně naučí a seznámí s pravidly provozu na pozemních komunikacích, zdravotnickou přípravou, teorií a zásadami bezpečné jízdy, ovládáním a údržbou vozidla a také s vlastním řízením a ovládáním motorového vozidla v provozu na pozemních komunikacích, jak uvádí § 20 odst. 2 zákona č. 247/2000 Sb.

Cílem každé autoškoly by podle § 14 odst. 2 zákona č. 247/2000 Sb. mělo být hlavně to, aby žák po absolvování výuky a výcviku o řidičské oprávnění získal výukou a výcvikem teoretickou a praktickou dovednost v řízení motorového vozidla. Absolvent musí znát pravidla provozu na pozemních komunikacích, znát konstrukční řešení vozidel a jejich údržbu, bezpečně ovládat řízení motorového vozidla. Výchovným cílem je pak zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

Správná autoškola by měla mít za cíl hlavně to, aby žák po absolvování výuky a výcviku znal předpisy a pravidla provozu na pozemních komunikacích, znal technické a konstrukční řešení vozidel. Ovládal údržbu motorových vozidel a také bezpečně ovládal řízení motorového vozidla. Tím zajistí bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, jak uvádí Krupička (2011).

1.1.2 Žadatel o řidičské oprávnění pro skupinu C, C+E, D a D+E

Žadatel, žák, dospělý jedinec, který se vzdělává při zaměstnání, při škole absolvuje kurz, školení, instruktáž, což přispívá ke zvyšování jeho lidských kvalit. Tato školení, kurzy a instruktáže jsou podporovány ze strany státu, podniku a rodiny, jak uvádí Průcha (2007).

Žadatel v kurzu v autoškole o získání řidičského oprávnění musí splňovat dané podmínky, které jsou uvedeny v § 13 zákona č. 247/2000 Sb.:

- Musí být držitelem řidičského průkazu pro osobní automobily, dále jen skupiny B.
- Musí podat písemnou žádost.
- Musí splňovat předepsaný věk.
- Musí mít trvalý nebo přechodný pobyt na území ČR.
- Musí být zdravotně způsobilý.
- Nesmí být nezpůsobilý k právním úkonům.

- Nesmí být ve výkonu trestu, či mít sankci zákazu řízení motorových vozidel.

Podrobně popsané povinnosti pro splnění přijetí žadatele do kurzu autoškoly jsou uvedeny v § 82 – § 84 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 361/2000 Sb.“).

Řidičský průkaz, dále jen ŘP, **skupiny B** musí žadatel vlastnit ještě dřív, než podá žádost o výuku a výcvik další skupiny. **Žádost** o přijetí k výuce a výcviku se skládá ze třech částí. První část – iniciály žadatelů, druhá část – vyplňuje komisař při závěrečných zkouškách „prospěl“ „neprospěl“, třetí část – potvrzení o zdravotní způsobilosti k řízení motorového vozidla – vyplňuje praktický lékař pro danou skupinu. Toto potvrzení je platné 3 měsíce. **Věk** je uveden v § 83 zákona č. 361/2000 Sb. Osoba ke dni ukončení výuky a výcviku musí dosáhnout požadovaného věku na danou skupinu. Zde žadatel musí splňovat předepsaný věk pro řidičské oprávnění skupiny:

- 18 let, jedná – li se o řidičské oprávnění skupiny A, B, B+E, C, C+E, a podskupin C1 a C1+E.

- 21 let, jedná – li se o řidičské oprávnění skupiny A, D, D+E a podskupin D1, D1+E.

- 24 let, jedná – li se o skupiny A, D a D+E.

Trvalý pobyt je místo trvalého bydliště uchazeče na území České republiky. **Zdravotní způsobilost,** jak uvádí § 84 zákona č. 361/2000 Sb. potvrzuje při řádné kontrole zdravotního stavu žadatele praktický lékař. Žadatel musí mít kladný lékařský posudek, to znamená, že musí být zdravotně způsobilý k řízení motorového vozidla dané skupiny.

Lékař, který zjistí zdravotní nezpůsobilost u žadatele o řidičské oprávnění nebo u držitele ŘP je zdravotně způsobilý s podmínkou nebo je zdravotně nezpůsobilí řídit motorové vozidlo. Praktický lékař tuto skutečnost musí nahlásit obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností podle místa bydliště žadatele o ŘP, jak uvádí Weigl

(2012) **Žadatel nesmí být nezpůsobilý** k právním úkonům po celou dobu kurzu a pak i po celou dobu držení řidičského oprávnění. **Zákaz řízení a sankce** zakazuje žadateli řídit jakékoliv motorové vozidlo po určitou dobu, po dobu trestu.

Žadatel neboli žák, který žádá o výuku a výcvik k získání řidičského oprávnění C, a C+E, nebo D a D+E, musí podat písemnou žádost o přijetí k výuce a výcviku, musí vlastnit řidičské oprávnění pro skupinu B. Jde tedy o rozšíření (dále jen R) řidičského oprávnění na danou skupinu podle přílohy č. 1 zákona č. 247/2000 Sb.

R B/C – rozšíření ze skupiny B – osobní automobil – na skupinu C – nákladní automobil nad 3,5 t.

R C/D – rozšíření ze skupiny C – nákladní automobil nad 3,5 t – na skupinu D – autobus.

R C/C+E – rozšíření ze skupiny B – osobní automobil – na skupinu C – nákladní automobil nad 3,5 t + přívěs nebo návěs nad 750 kg.

R B/D – rozšíření ze skupiny B – osobní automobil – na skupinu D – autobus.

R D/C – rozšíření ze skupiny D – autobus – na skupinu C – nákladní automobil nad 3,5 t.

R D/D+E – rozšíření ze skupiny B – osobní automobil, na skupinu D – autobus + přívěs nebo návěs nad 750 kg.

1.1.3 Skupiny vozidel a kategorizace vozidel a jejich podskupiny

Jestliže se chce žadatel podrobit výuce a výcviku, musí vědět, pro jakou skupinu vozidel a jaký druh motorového vozidla bude moci řídit podle ustanovení § 80a zákona č. 361/2000 Sb. Jedná se o skupiny C, C+E, D a D+E a jejich podskupiny. Žadatel by měl také vědět, do jaké kategorie vozidel spadá vozidlo, na němž se podrobuje výcviku. Touto kategorizací se zabývá v § 7 zákon č. 56/2001 Sb. Tyto údaje je nutno znát při provozu na pozemních komunikacích a při sledování změn právních předpisů. Žadatel si musí být vědom, že změny, které případně nastanou, se týkají právě té skupiny řidičského oprávnění kterou vlastní podle přílohy č. 1.

Kategorie vozidel

- L – motorová vozidla zpravidla s méně než čtyřmi koly.
- M – motorová vozidla, která mají nejméně čtyři kola a používají se převážně pro přepravu osob.
- N – motorová vozidla, která mají nejméně čtyři kola a používají se převážně pro přepravu nákladu.
- O – přípojná vozidla.
- T – traktory, zemědělské nebo lesnické stroje.
- S – pracovní stroje.
- R – ostatní vozidla, která nelze zařadit do výše uvedených kategorií.

1.1.4 Výuka a výcvik pro skupiny C, C+E, D a D+E

Při absolvování kurzu musí uchazeč absolvovat výuku a výcvik pro danou skupinu. Co platí pro skupinu C a C+E, nemusí nutně platit pro skupinu D a D+E. Vše je vysvětleno a podrobně uvedeno v § 14 v odst. 1 zákona č. 247/2000 Sb.

„Provozovatel autoškoly je oprávněn poskytovat v rozsahu stanoveném v registraci k provozování autoškoly tyto druhy výuky a výcviku:

a) *základní výuku a výcvik,*

b) *sdruženou výuku a výcvik,*

c) *rozšiřující výuku a výcvik,*

d) *výuku a výcvik podle individuálního studijního plánu,*

e) *doplňovací výuku a výcvik.“*

Pro skupinu D a D+E nesmí žadatel absolvovat výuku a výcvik podle individuálního studijního plánu, ale podle stanovené a schválené osnovy. Učební osnova k výuce a k výcviku žadatele o řidičské oprávnění je také stanovena v zákoně č. 247/2000 Sb., jehož prováděcím předpisem je vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 167/2002 Sb. Zákon rozděluje přípravu žadatelů o řidičská oprávnění na výuku a výcvik. Výcvik musí navazovat bezprostředně na teoretickou výuku. Při výuce a výcviku by měl učitel autoškoly řádně organizovat proces výuky. Samozřejmě by měl postupovat podle pedagogických zásad a za využití vhodných pedagogických metod

a vhodných didaktických pomůcek. Vyhláška stanoví podrobný obsah a rozsah výuky a výcviku k získání řidičského oprávnění (viz příloha č. 2, 3).

V § 20 odst. 1 až 3 zákona č. 247/2000 Sb. je stanovena učební osnova výuky a výcviku pro žadatele o řidičská oprávnění následovně:

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

(2) *Výuka obsahuje:*

a) *výuku předpisů o provozu vozidel,*

b) *výuku o ovládání a údržbě vozidla,*

c) *výuku teorie řízení a zásad bezpečné jízdy,*

d) *výuku zdravotnické přípravy.*

(3) *Výcvik obsahuje:*

a) *výcvik v řízení vozidla,*

b) *výcvik praktické údržby vozidla,*

c) *praktický výcvik zdravotnické přípravy.“*

Výuka pro řízení motorového vozidla podle § 4 vyhlášky č. 167/2002 Sb. obsahuje předpisy o provozu, ovládání a údržbě vozidla, teorii řízení, zásady bezpečné jízdy a zdravotnickou přípravu řidiče. Všechna tato témata již žadatel o řidičské oprávnění absolvoval při výuce pro skupinu B, jedná se tedy o rozšíření, prohlubování, zdokonalování a informování o nových požadavcích na výuku, která má být provedena k rozšíření na skupiny C, C+E, D a D+E. Na tomto místě je vhodné zdůraznit, že výuka ovládání a údržby vozidla pro skupiny C, C+E, D a D+E je oblastí, na kterou se musí klást velký důraz, neboť uchazeči o řidičské oprávnění provádějí závěrečnou zkoušku mimo jiné i z techniky a ovládání motorového vozidla. Je vhodné, když řidič umí alespoň v základech zprovoznit vozidlo. V dnešní době, kdy jsou motorová vozidla osazena řadou elektronických systémů, je však možnost větších oprav na silnici velmi omezena. Řidič by rozhodně měl prakticky ovládat alespoň základní technické úkony jako kontrola a doplnění provozních kapalin, výměna pojistky či žárovky a správné nahuštění pneumatik.

Výcvik pro řízení motorového vozidla podle § 5 vyhlášky č. 167/2002 Sb. je jednou z nejnáročnějších činností, při které je zapotřebí maximální soustředěnosti. Je to činnost, kdy oči, mozek, ruce a nohy dělají ve stejný moment odlišnou funkci. Skloubit všechny činnosti v jeden celek je mnohdy náročné a stresující a uchazeč by je měl mít zvládnuté již po absolvování výcviku na skupinu B. Avšak, jsou zde i další faktory neméně důležité k řízení a ovládání motorového vozidla na danou skupinu, které musí řidič zvládnout, například velikost vozidla, odhad vzdálenosti apod. Správný řidič se musí být schopen s těmito faktory vyrovnat. Proto je nutné při praktickém výcviku žadatelů o řidičské oprávnění, který má tři etapy, klást na výcvik maximální důraz. Každý žadatel o řidičské oprávnění je jiný, a proto by se mělo ke každému přistupovat individuálně: kontrolovat správný postup osvojování dovedností a na základě toho provádět a přizpůsobovat další výcvik žadatele v řízení vozidla.

V příloze č. 2, 3 je znázorněno rozšíření jednotlivých skupin a podskupin motorových vozidel. Je zajímavé, když se podíváme na rozšíření R B/D, kolik je celkově stanoveno hodin. Je to 30 hodin řízení motorového vozidla. Důvodem je, že ze skupiny B je na skupinu D velký skok, ať už jde o velikost nebo o ovladatelnost vozidla. Žadatel se musí nejprve dobře seznámit s vozidlem a také si na něj zvyknout.

1.2 Zkouška z odborné způsobilosti

Po absolvování kurzu musí autoškola nahlásit žadatele ke zkouškám z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel pro skupiny C, C+E, D, D+E a jejich podskupiny. Zkouška, se skládá podle § 44 zákona č. 247/2000 Sb.:

1. Z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy – elektronický test.

2. Z ovládání a údržby vozidla jen pro skupiny C, C+E, D, D+E a jejich podskupiny C1, C1+E, D1, D1+E: pro C a C+E 3 tematické otázky, pro D a D+E 4 tematické otázky.

3. část zkoušek je praktická jízda s výcvikovým vozidlem.

Všechny části zkoušky z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel probíhají v jeden den. Učitel autoškoly doprovází žadatele o získání odborné

způsobilosti ke zkoušce. Pro účely vykonání praktické jízdy poskytne autoškola příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností výcvikové vozidlo. Vyhodnocení zkoušek o odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel provádí zkušební komisař zapsáním do protokolu o zkouškách do žádosti o přijetí k výuce a výcviku stupněm „prospěl“ nebo „neprospěl“. Žadatel o řidičské oprávnění se dozví hned po ukončení testu, zda prospěl nebo neprospěl. Po odjetí praktické zkoušky se žadatel dozví, hodnocení výsledku zkoušky, zda prospěl nebo neprospěl ze zkoušky odborné způsobilosti. Jestliže žadatel o řidičské oprávnění z nějaké části zkoušky neprospěl, může tuto část zkoušky opakovat. Opakovaná zkouška může být provedena nejdříve po 5 pracovních dnech od poslední neúspěšné zkoušky v termínu po dobu 6 měsíců ode dne zahájení první zkoušky.

Hodnocení žáka při zkoušce přináší důležité informace: co žák udělal špatně a co žák udělal dobře při zkoušce, motivuje žáka k lepším výsledkům, ovlivňuje jeho aspirace, jak uvádí Vališová a Kasíková (2007).

Nepodaří-li se žadateli o řidičské oprávnění úspěšně zvládnout zkoušku v šestiměsíčním termínu, musí absolvovat nový kurz výuky a výcviku v plném rozsahu. Zkoušku z odborné způsobilosti si žadatel hradí sám platbou příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností. Její stávající výše je 700 Kč. Za každou opakovanou zkoušku se platí zvlášť. Za opakovanou zkoušku z předpisů o provozu na pozemních komunikacích (test) 100 Kč, za opakovanou zkoušku ze znalostí ovládání a údržby vozidla 200 Kč a za opakovanou zkoušku z praktické jízdy 400 Kč. Tato problematika je uvedena v § 38 a § 39 písm. a) zákona č. 247/2000 Sb.

1.2.1 Zkouška z předpisů a zdravotnické přípravy – písemný test

Zkouška z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy – test, který je zakotven v § 40 v zákoně č. 247/2000 Sb. se provádí pomocí výpočetní techniky. Test obsahuje 25 otázek, každá otázka je jinak bodově ohodnocená. Test obsahuje otázky z okruhů pravidel provozu na pozemních komunikacích, z předpisů o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, z předpisů souvisejících s provozem na pozemních komunikacích a ze zdravotnické přípravy. Všechny tyto okruhy jsou součástí výuky a výcviku v kurzu autoškoly pro danou skupinu. Testové otázky jsou do testu náhodně vybrány. Test trvá 30 minut. K jeho úspěšnému složení,

musí žadatel o řidičské oprávnění dosáhnout minimálně 43 bodů. Maximální počet dosažitelných bodů je 50.

Ustanovení § 17 odst. 2, 3 vyhlášky č. 167/2002 Sb. (dále jen „vyhláška č. 167/2002 Sb.“), kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., upravuje zkoušku z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy následovně:

„(1) Test, kterým se provádí zkouška z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy, je složen z 25 otázek s možností získání 50 bodů.

(2) Otázky v testu jsou sestaveny takto:

a)10 otázek ověřujících znalost pravidel provozu na pozemních komunikacích a jejich užití řidičem,

b) 4 otázky ověřující znalost zásad bezpečné jízdy a ovládání vozidla,

c) 3 otázky ověřující znalost dopravních značek, světelných a akustických signálů, výstražných světel, speciálních označení vozidel a osob, dopravních zařízení a zařízení pro provozní informace včetně náležitého chování řidiče, jež odpovídá jejich významu,

d) 3 otázky ověřující schopnost řešení dopravních situací,

e) 2 otázky ověřující znalost předpisů o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích,

f) 2 otázky ověřující znalost předpisů souvisejících s provozem na pozemních komunikacích,

g) 1 otázka ověřující znalost zdravotnické přípravy.

(3) V testu jsou použity následující typy otázek:

a) otázka, ke které jsou přiřazeny 3 odpovědi, z nichž pouze jedna je správná,

b) otázka, ke které jsou přiřazeny odpovědi "ano" nebo "ne",

c) otázka, ke které jsou přiřazeny tři obrázky, z nichž pouze jeden je ve vztahu k otázce správný.“

1.2.2 Zkouška ze znalostí ovládání a údržby vozidla

Zkouška ze znalostí ovládání a údržby vozidla se podle § 41 zákona č. 247/2000 Sb. provádí ústně. Žadatel, který žádá o řidičské oprávnění pro podskupiny a skupiny C1, C1+E a C, C+E, si z okruhu 45 otázek pro ovládání a údržbu vytáhne 3 otázky, na které ústně odpoví. Žadatel, který žádá o řidičské oprávnění pro skupiny a podskupiny D1, D1+E, D a D+E, si z okruhu 45 otázek pro ovládání a údržbu vytáhne

4 otázky, na které ústně odpoví. Zkušební komisař vyhodnotí zkoušku a výsledek zapíše do protokolu o zkouškách. Úplné znění otázek ke zkoušce ze znalostí ovládání a údržby vozidla pro skupiny vozidel C1, C1+E a C, C+E a D1, D1+E a D, D+E jsou uvedeny v § 18 vyhlášky č. 167/2002 Sb. (viz příloha č. 4).

1.2.3 Zkouška z praktické jízdy

Zkouška z praktické jízdy je rozdělena na dvě části – první spočívá v kontrole vozidla před jízdou a druhá je samotná praktická jízda, což upravuje § 42 odst. 2, 3 zákona č. 247/2000 Sb. a § 19 vyhlášky č. 167/2002 Sb. následovně:

„(2) V první části zkoušky žadatel o řidičské oprávnění prokazuje zejména

a) základní znalosti a dovednosti úkonů přípravy vozidla před jeho použitím,

b) rozjíždění s různým stupněm obtížnosti,

c) zastavení vozidla,

d) couvání a otáčení při couvání,

e) zajíždění do omezeného prostoru a vyjíždění z něj,

f) podélné, šikmé a kolmé zaparkování vozidla,

g) zastavení a rozjíždění ve stoupání,

h) řízení vozidla při malé rychlosti nejvýše do 30 km.h^{-1}.

(3) Ve druhé části zkoušky žadatel o řidičské oprávnění prokazuje zejména znalosti

a) v bezpečném řízení vozidla s různou intenzitou provozu na pozemních komunikacích,

b) řízení vozidla na různých druzích pozemních komunikací,

c) řízení vozidla na křižovatce, která je řízena světelnou signalizací,

d) řízení vozidla na úseku, kde je provoz hromadné osobní dopravy a kde je dostatečný pohyb chodců s vyznačenými přechody pro chodce,

e) řízení vozidla mimo obec a v případě velkých měst alespoň na vícepruhové komunikaci, kde je dovolena rychlost vyšší než 50 km.h^{-1},

f) ovládání vozidla ve vyšších rychlostech a při různých manévrovacích situacích,

g) rychlého a bezpečného rozhodování v dopravní situaci při řízení vozidla,

h) správné reakce na vzniklou dopravní situaci.“

Žadatel při zkoušce z praktické jízdy musí prokázat dovednosti, znalosti a správné zvládnutí situací v provozu na pozemních komunikacích. Zkouška z praktické jízdy se

provádí na výcvikovém vozidle a trvá více než 35 minut. Žadatel o řidičské oprávnění musí řídit vozidlo samostatně, bezpečně a bez zásahu do řízení učitelem. Jestliže žadatel prospěl z praktické jízdy v každé části, zapíše zkušební komisař do žádosti o přijetí k výuce a výcviku do protokolu o zkouškách slovo „prospěl."

Řidič motorového vozidla během výcviku a zkoušky musí reagovat na specifické situace, které musí během absolvování správně vyhodnotit a vyřešit, jak uvádí Štikar, Hoskovec, Šmolíková (2006).

1.2.4 Vydání řidičského oprávnění

Po absolvování úspěšné zkoušky, nebo po absolvování úspěšně opakované zkoušky ze všech částí si uchazeč o rozšíření řidičského oprávnění o danou skupinu či pod skupinu požádá o vydání řidičského průkazu u příslušného obecního úřadu obce s rozšířenou působností. Na základě doložené žádosti o výuce a výcviku z odborné způsobilosti, kde jsou uvedeny iniciály žadatele, o jakou skupinu či podskupinu žádá, informace o vedení v autoškole, zdravotní způsobilost k řízení motorového vozidla pro danou skupinu a podskupinu potvrzená od praktického lékaře, záznam o provedených závěrečných zkouškách. Dále, jak je uvedeno v § 109 zákon č. 361/2000 Sb., musí uchazeč, kterému bylo uděleno řidičské oprávnění, doložit doklad totožnosti, vyplnit a podat žádost o vydání ŘP, doložit doklad o zaplaceném poplatku a přiložit 1ks fotografie. Na tomto základě vystaví příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností žadateli ŘP do 20 dnů. ŘP platí od jeho vydání po dobu 10 let, pro skupinu C1, C1+E,C, C+E, D1, D1+E, D a D+E platí od jeho vydání po dobu 5 let. Po uplynutí splatnosti se řidičský průkaz bezplatně vymění za nový (viz příloha č. 5).

2 Zdokonalování odborné způsobilosti řidičů

V první kapitole bylo popsáno, jakým způsobem a za jakých podmínek uchazeč získá řidičské oprávnění pro skupinu, o niž žádá. Získání řidičského oprávnění však neznamená, že řidič příslušné skupiny může vykonávat zaměstnání řidiče jako profesionál-odborník. Pro tzv. získání odborné způsobilosti musí řidič navíc absolvovat vstupní školení a pak následně tuto odbornost dále rozvíjet formou pravidelných školení (tzv. zdokonalování odborné způsobilosti). Tuto problematiku usměrňuje zákon č. 247/2000 Sb. Odborná způsobilost je dosažení potřebného vzdělání pro danou činnost – můžeme ji získat školením, kurzem či přednáškou. Odbornou způsobilost je možné definovat, jak uvádí § 42 zákon č. 247/2000 Sb., jako soubor odborných znalostí, dovedností a návyků, které se vztahují k provozování silniční dopravy pro cizí potřeby.

U nákladní dopravy se prokazování odborné způsobilosti vztahuje na dopravu provozovanou vozidly, jejichž celková hmotnost převyšuje 3,5 t. U osobní dopravy se prokazování odborné způsobilosti vztahuje na dopravu provozovanou vozidlem, které je určené pro přepravu více než 9 osob včetně řidiče (Zlínský kraj 2016).

2.1 Odborná způsobilost řidičů

Zdokonalování odborné způsobilosti se dělí na tři části. Jedná se o vstupní školení, pravidelná školení, nebo rozšiřující školení. Rozhodující je skutečnost, zda se jedná o získání výchozí kvalifikace, rozšiřující kvalifikace nebo jde o pravidelné prohlubování již získané kvalifikace. V § 46, § 47 a § 48 se touto problematikou zabývá zákon č. 247/2000 Sb., kde řeší získávání a zdokonalování odborné způsobilosti řidičů motorových vozidel. K němu náleží i prováděcí vyhlášky č. 167/2002 Sb., 152/2003 Sb., 298/2006 Sb. a 156/2008 Sb. Povinné zdokonalování odborné způsobilosti platí pro řidiče z povolání, kteří řídí motorová vozidla nad 3,5 t nebo motorová vozidla pro více než 9 osob včetně řidiče, jak uvádí Bušta a Kněžínek (2010).

V § 46 odst. 2 zákona č. 247/2000 Sb. je blíže uvedeno, kdo se musí odborné způsobilosti zúčastnit:

„(2) Zdokonalování odborné způsobilosti řidičů je povinen se účastnit řidič, který:

a) je občanem členského státu Evropské unie a má na území České republiky trvalý pobyt,
b) je občanem členského státu Evropské unie a má na území České republiky přechodný pobyt, který trvá alespoň 185 dnů v kalendářním roce, nebo
c) 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,
pokud řídí motorové vozidlo, k jehož řízení opravňuje řidičské oprávnění skupiny C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D nebo D+E nebo řidičské oprávnění uznávané jako rovnocenné.“

2.2 Akreditované středisko

Akreditovaná školicí střediska mají za úkol provádět zdokonalování odborné způsobilosti řidičů nikoliv autoškoly, ale akreditovaná školicí střediska, což je v dnešní době zcela nový pojem. Tato ustanovení zapracovávají směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/59/ES s cílem o kvalifikaci a školení řidičů motorových vozidel pro nákladní a osobní dopravu, která vytváří právní rámec pro zdokonalování odborné způsobilosti řidičů a stanovuje alespoň jednotnou minimální úroveň ve státech Evropské unie, jak uvádí Bušta a Kněžínek (2010). V § 53 zákona č. 247/2000 Sb. se hovoří o státní správě a státním dozoru ve věcech získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. Podle tohoto zákona vykonávají státní správu a státní dozor obecní úřady obcí s rozšířenou působností, krajský úřad a ministerstvo.

Aby akreditované středisko mohlo provádět výuku a výcvik pro získání a zdokonalování odborné způsobilosti řidičů, musí splňovat podmínky pro akreditaci určené krajským úřadem stanovené v § 50 zákona č. 247/2000 Sb. Podmínky v § 50 odst. 1 zákon č. 247/2000 Sb., pro udělení akreditace jsou: vytvoření písemného plánu pro zajištění výuky a výcviku, mít seznam lektorů, splňovat technické podmínky podle § 8 až § 10 zákona č. 247/2000 Sb. (autocvičiště nebo trenažer, schválenou učebnu, učební pomůcky a motorová vozidla pro výcvik). Akreditované středisko musí mít vytvořen kontrolní systém pro sledování činnosti.

Lektorem akreditovaného školicího střediska podle § 50 zákon č. 247/2000 Sb., může být osoba, která má střední vzdělání s maturitní zkouškou v oborech souvisejících se silniční dopravou a k tomu 5 let praxe v oblasti silniční dopravy, nebo vyšší odborné vzdělání v oborech souvisejících se silniční dopravou a 4 roky praxe v oboru dopravy, nebo vysokoškolské vzdělání a 3 roky praxe v silničním oboru. Lektor akreditovaného školicího střediska musí dále splňovat podmínky určené v § 21 odst. 2, 3 zákona č. 247/2000 Sb.: *„(1) Vyučovat jednotlivé předměty, s výjimkou předmětu zdravotnické přípravy, mohou 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. Krajský úřad vede evidenci o vydaných profesních osvědčeních v rozsahu údajů v něm uváděných. Vzor profesního osvědčení stanoví prováděcí předpis.*

(2)Držitelem profesního osvědčení může být osoba, která

a) má ukončené střední vzdělání zakončené maturitní zkouškou, nebo jde-li o učitele výcviku v řízení vozidla nebo výuky praktické údržby vozidla, ukončené střední vzdělání strojního nebo dopravního oboru,

b) dosáhla věku 24 let,

c) se s kladným výsledkem podrobila dopravně psychologickému vyšetření; dopravně psychologické vyšetření provádějí fyzické osoby, které poskytují služby v oboru psychologického poradenství podle zvláštního právního předpisu nebo právnické osoby, u kterých je dopravně psychologické poradenství předmětem činnosti, (dále jen "dopravní psycholog"),

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

e) která nemá soudem nebo správním orgánem uložen trest zákazu řízení motorových vozidel a které v posledních třech letech nebyl takový trest uložen.

(3) Provádět výcvik může osoba, která

a) splňuje podmínky uvedené v odstavci 2 písm. a) až e), a
b) je nejméně 3 roky držitelem řidičského oprávnění pro skupinu vozidel, pro kterou provádí výcvik".

Uchazeč o získání, nebo zdokonalování odborné způsobilosti si může vybrat libovolné akreditované školicí středisko v rámci celé ČR. Seznam akreditovaných školicích středisek je přehledně uveden na webových stránkách Ministerstva dopravy ČR.

Akreditované školicí středisko má za povinnost podle § 51 zákona č. 247/2000 Sb. před zahájením výuky a výcviku vstupního školení hlásit zahájení tohoto školení na příslušný dopravní úřad a krajský úřad včetně plánu a osnovy školení, jeho počátek a jeho předpokládané ukončení. Před zahájením pravidelného školení hlásí školicí středisko jeho zahájení pouze na příslušný krajský úřad. Po absolvování pravidelného školení středisko hlásí absolvování tohoto školení na všechny obecní úřady obcí s rozšířenou působností, ke kterým jsou jednotliví absolventi příslušní. Akreditované školicí středisko dále vystaví svým absolventům potvrzení o absolvování vstupního, nebo pravidelného školení na schválený formulář.

V průběhu své činnosti po získání akreditace krajský úřad prostřednictvím odborných pracovníků provádí namátkové kontroly plnění těchto podmínek jednotlivými středisky. Pokud tyto podmínky akreditované středisko neplní, může příslušný krajský úřad takovému středisku udělit velmi citelnou pokutu. Pokud akreditované školicí středisko nebude stanovené podmínky splňovat opakovaně, či je bude porušovat hrubým způsobem, rozhodne krajský úřad o odnětí akreditace. Středisko, kterému byla odňata akreditace, může zažádat krajský úřad o její opětovné udělení nejdříve po třech letech podle § 52 zákona č. 247/2000 Sb.

2.3 Vstupní školení

Vstupní školení se podle § 47 zákona č. 247/2000 Sb. provádí formou výuky a výcviku lektorem neboli školitelem zaevidovaným v akreditovaném školicím středisku. Vstupní školení se dělí na teoretickou (výukovou) část a na praktickou (výcvikovou) část. Předmětem výuky a výcviku je získání a prohloubení znalostí k řízení motorového vozidla. Hlavním cílem vstupního školení je získání odborné

kvalifikace pro řidiče, kteří odbornou kvalifikaci nesplňují; jinými slovy řečeno: pro řidiče, kteří nejsou držiteli průkazu profesní způsobilosti a usilují o jeho získání. Vstupní školení podle § 1 vyhlášky č. 156/2008 Sb. je možno absolvovat v základním rozsahu 140 hodin nebo v rozšířeném rozsahu 280 hodin podle věku řidiče motorového vozidla (viz tab. č. 1). Pokud řidiči absolvují vstupní školení v rozsahu 140 hodin, mohou řídit motorové vozidlo skupiny C a C + E až od 21 let a skupiny D a D + E až od 23 let. Řidiči, kteří absolvují vstupní školení v rozšířeném rozsahu 280 hodin, mohou řídit motorové vozidlo skupiny C a C + E již od 18 let a skupiny D a D + E od 21 let. Nejvyšší počet účastníků na vstupním školení je 30 osob.

Tab. č. 1: Celkový rozsah vstupního školení podle věku řidiče motorového vozidla (zdroj: § 47 zákona č. 247/2000 Sb.)

Rozsah vstupního školení [hodin]			
Skupiny vozidel	***Věk řidiče motorového vozidla [let]***		
	18	**21**	**23**
C, C+E	280	140	140
D, D+E	-	280	140*)
C1, C1+E	140	140	140
D1, D1+E	-	140	140

*) s výjimkou motorového vozidla linkové osobní dopravy, pokud trasa linky nepřesahuje 50 km. Ti mohou řídit vozidla skupin D a D + E již od 21 let.

Obsah vstupního školení je uveden v § 47 odst. 1 zákona č. 247/2000 Sb. následovně:

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

a) teorie pokročilého racionálního řízení a zásad bezpečné a defenzivní jízdy,

b) uplatnění vnitrostátních a mezinárodních právních předpisů vztahujících se k silniční dopravě,

c) bezpečnosti provozu a ekologického provozu vozidla,

d) poskytování služeb a logistiky,

e) hospodářského prostředí a organizace dopravního trhu,

f) sociálně-právního prostředí v silniční dopravě,

g) zdravotních rizik a jejich předcházení v provozu na pozemních komunikacích,

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

Učební osnova, podíl výuky a výcviku na celkovém rozsahu vstupního školení[1], rozsah společné a zvláštní části výuky jsou uvedeny v přílohách č. 6, 7 vyhlášky č. 156/2008 Sb., o zdokonalování odborné způsobilosti řidičů.

2.3.1 Teoretická část vstupního školení

Teoretická část vstupního školení je zaměřena na získání a prohlubování znalostí a dělí se na společnou část a na zvláštní část. Společná část vstupního školení je pro všechny předepsané skupiny motorových vozidel stejná. Zvláštní část vstupního školení je pro předmětné skupiny motorových vozidel odlišná. Rozlišuje se, zda jde o školení pro řidiče motorových vozidel určených převážně pro přepravu nákladu, nebo pro řidiče motorových vozidel určených převážně pro přepravu osob. Tab. č. 2 uvádí souhrnný počet hodin teoretické (výukové) části vstupního školení základního i rozšířeného rozsahu ve společné a zvláštní části pro jednotlivé skupiny vozidel.

Tab. č. 2: Teoretická (výuková) část vstupního školení na motorovém vozidle (zdroj: § 46 odst. 1, 2 zákona č. 247/2000 Sb.)

<table>
<tr><th></th><th colspan="2">Teoretická část – základní rozsah vstupního školení</th><th colspan="2">Teoretická část – rozšířený rozsah vstupního školení</th></tr>
<tr><th>Skupiny vozidel</th><th>Společná část [hodin]</th><th>Zvláštní část [hodin]</th><th>Společná část [hodin]</th><th>Zvláštní část [hodin]</th></tr>
<tr><td>C1, C1+E</td><td rowspan="4">95</td><td rowspan="2">35</td><td>–</td><td>–</td></tr>
<tr><td>C, C+E</td><td rowspan="2">180</td><td>80</td></tr>
<tr><td>D, D+E</td><td rowspan="2">35</td><td>80</td></tr>
<tr><td>D1, D1+E</td><td>–</td><td>–</td></tr>
</table>

[1] Vstupní školení základního rozsahu 140 hodin či vstupní školení rozšířeného rozsahu 280 hodin

2.3.2 Praktická část vstupního školení

Praktická (výcviková) část vstupního školení obsahuje pouze zvláštní část pro skupiny C1, C1+E, C a C+E a zvláštní část pro skupiny D1, D1+E, D a D+E. Praktická část se provádí na výcvikových vozidlech akreditovaných středisek. Tab. č. 3 uvádí souhrnný počet hodin praktické (výcvikové) části vstupního školení základního i rozšířeného rozsahu pro jednotlivé skupiny vozidel.

Tab. č. 3: Praktická (výcviková) část vstupního školení na motorovém vozidle (zdroj: § 46 odst. 1, 2 zákona č. 247/2000 Sb.)

	Praktická část – základní rozsah vstupního školení		**Praktická část – rozšířený rozsah vstupního školení**	
Skupiny vozidel	***Společná část [hodin]***	***Zvláštní část [hodin]***	***Společná část [hodin]***	***Zvláštní část [hodin]***
C1, C1+E	0	10	0	–
C, C+E				20
D, D+E		10		20
D1, D1+E				–

2.4 Rozšíření odborné způsobilosti

Vstupním školením se může odborná způsobilost také rozšířit podle § 47 odst. 5 zákona č. 247/2000 Sb. Rozšíření odborné způsobilosti znamená, že řidič s řidičským oprávněním pro jednu předmětnou skupinu motorových vozidel, který absolvoval vstupní školení a hodlá řídit vozidlo zařazené do druhé předmětné skupiny a vlastní řidičské oprávnění pro tuto druhou předmětnou skupinu, může absolvovat pouze zvláštní část výuky a výcviku pro tuto druhou předmětovou skupinu řidičského oprávnění v délce pouze 35 hodin výuky a 10 hodin výcviku v řízení motorového vozidla zařazeného do druhé předmětné skupiny. Například řidič s řidičským oprávněním skupiny C či C+E, který absolvoval vstupní školení a hodlá řídit vozidlo skupiny D či D+E a vlastní řidičské oprávnění pro skupiny D či D+E, může absolvovat pouze zvláštní část výuky a výcviku pro skupinu řidičského oprávnění D, D+E v délce 35 hodin výuky a 10 hodin výcviku v řízení motorového vozidla zařazeného do skupiny D či D+E.

Uchazeč po úspěšném absolvování vstupního školení obdrží potvrzení od akreditovaného školicího střediska (viz příloha č. 8). Uchazeč musí složit závěrečnou zkoušku se zkušebním komisařem. Doloží tedy potvrzení o absolvování vstupního školení, zaplatí správní poplatek, prokáže svoji totožnost a prokáže, že je držitelem řidičského oprávnění pro příslušnou skupinu vozidel, jak uvádí Bušta a Kněžínek (2010).

Závěrečná zkouška se skládá z písemného testu na počítači. Test je sestavován výběrem náhodných testových otázek a skládá se z 80 otázek rozdělených do 8 skupin podle tematické osnovy vstupního školení. Každá skupina se skládá z 10 otázek. Uchazeč musí mít správně 7 odpovědí z každé skupiny. Každá otázka je ohodnocena 1 bodem. Zkouška je v délce 90 min. Po úspěšném zvládnutí zkoušky vyplní zkušební komisař potvrzení o zkoušce slovem „prospěl“. Příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností na základě tohoto potvrzení provede záznam o profesní způsobilosti řidiče do žadatelova řidičského průkazu[2] a na požádání vystaví též kartu řidiče (viz příloha č. 9). Záznam o profesní způsobilosti řidiče platí po dobu 5 let; řidič je však dále povinen po dobu platnosti své profesní způsobilosti absolvovat každý rok pravidelné školení, jak uvádí § 52 písm. b), c) zákona č. 247/2000 Sb.

Platnost řidičského průkazu, ve kterém je zapsána profesní způsobilost řidiče, je oproti standardnímu řidičskému průkazu zkrácena na pět let (časová platnost standardního ŘP je 10 let). Splní-li držitel ŘP po pěti letech povinnost absolvovat všech pět ročních pravidelných školení, je mu vydán nový ŘP se zápisem obnovené profesní způsobilosti řidiče. Nesplní–li držitel ŘP po pěti letech stanovené podmínky, je mu vydán standardní ŘP bez zápisu profesní způsobilosti řidiče, jak uvádí § 52 písm. c) zákona č. 247/2000 Sb.

2.5 Pravidelné školení

Pravidelné školení se provádí podle § 48 odst. 2 zákona č. 247/2000 Sb., pokud řidič již vlastní průkaz profesní způsobilosti řidiče. Po úspěšném zvládnutí vstupního

---

[2] V současné době se již nevydává samostatný doklad „osvědčení o profesní způsobilosti řidiče“ (dříve jím býval průkaz, později plastová karta), ale profesní způsobilost řidiče je zapisována přímo do řidičského průkazu.

školení řidič absolvuje jen pravidelná školení. Pravidelné školení má pouze teoretickou část, probíhá formou výuky. Zvláštní důraz by měl být kladen na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Předmětem pravidelného školení je prohloubení znalostí získaných při vstupním školení. Pravidelné školení je prováděno formou výuky, ve které se stanoví mimo jiné povinnost zúčastňovat se pravidelných školení v celkovém rozsahu 35 hodin během pěti let. Každý rok je nutno absolvovat jedno sedmihodinové školení.

Učební osnova pravidelného školení je zakotvena v § 47 zákona č. 247/2000 Sb. a ve vyhlášce č. 156/2008 Sb., o zdokonalování odborné způsobilosti řidičů:

„(1) Učební osnova pravidelného školení navazuje na učební osnovu vstupního školení podle § 47 zákona, která je doplněna o aktuální témata

(2) Obsah výuky v rámci pravidelného školení je doplňován o aktuální témata z oblastí:

a) pravidla silničního provozu, výklad a použití v praxi,

b) dopravní předpisy jiných států,

c) teorie zásad bezpečné jízdy,

d) defenzivní přístup k řízení motorových vozidel,

e) technika současných motorových vozidel,

f) vliv pneumatik na bezpečnost,

g) převzetí nákladu, naložení, upevnění a předání,

h) základní znalosti s manipulací nebezpečného zboží,

i) mezinárodní doprava,

j) ekonomika provozu v návaznosti na oblasti uvedené v písmenech c) a f)

(3) Nejvyšší počet účastníků kurzu pravidelného školení je 30 osob.“

Pravidelné školení není zakončeno žádnou závěrečnou zkouškou. Akreditované školicí středisko řidiči vydává za každé absolvované školení potvrzení na schválený formulář s pěti políčky pro každý rok školení. Po dosažení celkem 35 hodin školení obdrží uchazeč potvrzení o absolvování pravidelného školení (viz příloha č. 10) právě na tomto formuláři. Na základě tohoto potvrzení je řidiči proveden záznam o profesní způsobilosti řidiče do ŘP (tj. je mu vydán nový ŘP s tímto záznamem do ŘP). Po provedení záznamu o profesní způsobilosti řidiče do ŘP řidič absolvuje opět 35 hodin v průběhu dalších 5 let, jak uvádí Bušta a Kněžínek (2010).

Aktivace pravidelných školení a následné pokračování zdokonalování odborné způsobilosti profesionálních řidičů:

„Pokud držitel platné profesní způsobilosti nevykonává činnost řidiče a neúčastnil se pravidelného školení ve smyslu § 48 odst. 2 zákona, (pravidelné roční školení), např. po dobu 2 let a hodlá ve třetím roce vykonávat činnost řidiče, na kterého se vztahuje povinnost zdokonalování odborné způsobilosti, je možné absenci této povinnosti narovnat absolvováním pravidelných školení formou sedmihodinových školení před ukončením platnosti profesní způsobilosti, v kterémkoliv školicím středisku v ČR. Aby nebyl popřen základní princip zdokonalování odborné způsobilosti pro účely profesní způsobilosti, je na místě, aby řidič absolvoval tato školení efektivně, tzn. nikoliv opakovaně stejnou tématiku“ (Ministerstvo dopravy 2013).

3 Problémy odborně způsobilých řidičů v provozu na pozemních komunikacích

Řidič z povolání jako zaměstnanec musí dodržovat pravidla a normy dané firmy. Každá organizace vychází ze zákona č. 262/2006 Sb. (zákoníku práce) a určuje si svoji firemní kulturu. Jde o to, aby řidiči měli dobré pracovní podmínky pro vykonávání náročné pracovní činnosti. Zaměstnavatel stanovuje, jakým způsobem zajišťuje například pitný režim, pracovní oděv, pracovní obuv a ochranné pomůcky pro nakládku a vykládku.

Zdravý řidič musí mít v pořádku zrak, sluch a mít pohybové schopnosti, aby mohl včas a bezchybně vyhodnotit situaci na pozemních komunikacích. I dnes se stává, že řidič při řízení motorového vozidla má zdravotní obtíže při stálém sezení za volantem. Těmto problémům je nutné předcházet, a proto musí řidič – profesionál pravidelně navštěvovat lékařské prohlídky a dopravně psychologická vyšetření, jak upravuje § 87 zákon č. 361/2000 Sb.

Dalším problémem odborně způsobilých řidičů nákladních motorových vozidel nad 3,5 t a autobusů je zachycen v § 5 a § 10 zákona č. 361/2000 Sb. (o povinnostech řidiče a povinnostech provozovatele vozidla) a v přímé návaznosti také ve vyhlášce č. 341/2002 Sb. (o technickém stavu motorového vozidla). Dopravce musí zajistit, aby silniční vozidlo bylo technicky způsobilé pro provoz na pozemních komunikacích. Takové vozidlo musí mít v pořádku povinnou výbavu a jeho řidič musí mít řidič u sebe potřebné doklady.

Staví evropská legislativa před řidiče další překážky? Je Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (dále jen „AETR“) nebo nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 561/2006 (dále jen „EPR č. 561/2006 “) problémem řidičů? To je otázka. AETR a EPR č. 561/2006 Sb. upravuje pravidla silniční dopravy, jak v evropských zemích, tak v zemích mimo Evropu. Na jedné straně chrání řidiče od přetížení, od zatížení organismu, únavy a od snížení pozornosti, tím pádem i od dopravní nehody – a to stanovením pracovní doby, doby odpočinku, doby řízení a bezpečnostní přestávky v silniční dopravě. Na druhé straně neumožňuje, aby řidiči stihli včas nakládku či vykládku, protože musí splňovat určité omezující normy a pravidla. Mnoho řidičů vnímá dohodu AETR jako problém, která řidiči něco

stanovuje a přikazuje. Spousta řidičů sama na sobě neodhadne, kdy jsou unaveni a kdy potřebují pauzu. Proto je tato činnost regulována nařízením EPR č. 561/2006 Sb., jak uvádí Buďa (2014).

Dalším problémem, který řidiče přímo ovlivňuje, je bodový systém (hlava V zákona č. 361/2000 Sb.), zákaz řízení motorového vozidla a tím následná ztráta zaměstnání. To je velký problém, protože profesionální řidiči jsou na silnicích často vystaveni řadě krizových a obtížně řešitelných situací, ať už z vlastní viny, či z viny ostatních účastníků silničního provozu, kdy tyto situace následně mohou vést k přestupkům a k dopravním nehodám. Při dosažení 12bodové hranice nebo při zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel má řidič problém: Přichází o řidičské oprávnění, tudíž ztrácí zaměstnání a v této souvislosti přicházejí složité životní situace.

Nejzávažnějším současným problémem v provozu na pozemních komunikacích je častá nehodovost. Také řidiči s profesní způsobilostí bývají účastníky dopravních nehod a způsobují vážné dopravní nehody. Nevěnování se dostatečně řízení, nedodržování stanovených předpisů, únava, stres, to vše jsou původci dopravních nehod. Problémů, s kterými se musí řidiči motorových vozidel pro skupiny C, C+E, D a D+E potýkat, je mnoho. V dalším textu je věnována pozornost jen těm opravdu nejzávažnějším.

3.1 Problém – požadavky organizace

Některé organizace mají na své řidiče přehnané, někdy téměř nesplnitelné požadavky. V této souvislosti se dopravci často dopouštějí porušování zákonných norem, především zákoníku práce. Zaměstnavatel vytváří pravidla pro bezpečnost řidiče. Zaměstnavatel nesmí trestat za nezaviněné výpadky ani za nedodržení časového plánu. Přepravní činnost ohledně vykládky a nakládky vyřizuje dispečer. Zaměstnavatel zajišťuje pro své zaměstnance vhodné pracovní podmínky a prostředí podle kolektivních smluv, jak uvádí Šucha, Rehnová, Kořán a Černochová (2013).

3.2 Problém - zdravotní stav profesionálních řidičů

Dobrý zdravotní stav řidiče je nezbytně důležitý z hlediska bezpečnosti jak pro řidiče, tak i pro ostatní účastníky silničního provozu. Řidič motorových vozidel by měl být tělesně a duševně zdravý. Práce řidiče je fyzicky a hlavně psychicky náročná. Musí umět zvládat a řešit krizové situace, nepodléhat panice ani depresi, jak uvádí Chorvát a Orlík (1980).

Způsob zjištění zdravotní způsobilosti řidiče nám stanovuje § 87 až § 89 zákona č. 361/2000 Sb. Řidič z povolání, tedy profesionální řidič motorového vozidla skupiny C, C+E, D, D+E nebo podskupin C1, C1+E, D1, D1+E, se musí podrobit vstupní lékařské prohlídce před zahájením činnosti řidiče u svého praktického lékaře. Následně probíhá pravidelná lékařská prohlídka každé dva roky. Po dovršení věku 50 let profesionálního řidiče pak každoročně, nejdříve však šest měsíců před dovršením stanoveného věku a nejpozději v den dovršení stanoveného věku. Řidič, který nemá platný lékařský posudek o zdravotní způsobilosti, je zdravotně nezpůsobilý k řízení motorového vozidla. Náklady na lékařské pravidelné vyšetření hradí zaměstnavatel. Lékařský posudek musí mít řidič těchto skupin při řízení u sebe.

Řidič z povolání se také musí podrobit dopravně psychologickému vyšetření podle § 87 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., a to v intervalu před zahájením činnosti profesionálního řidiče, následně šest měsíců před dovršením 50 let věku a nejpozději v den 50 let věku, pak každých dalších pět let. Dopravně psychologické vyšetření provádí psycholog, kterému ministerstvo udělilo akreditaci. Dopravně psychologické vyšetření v pracovně právním vztahu hradí zaměstnavatel.

Lékař může u pravidelné lékařské prohlídky stanovit i kratší interval pro další lékařskou prohlídku. I při dopravně psychologickém vyšetření může psycholog stanovit kratší interval dalšího vyšetření, jak uvádí Šucha, Rehnová, Kořán a Černochová (2013).

3.3 Problém - technický stav vozidla

Ustanovení § 5 a § 10 zákona č. 361/2000 Sb. stanoví řidiči vozidla celou řadu povinností. Mimo jiné také užít vozidlo, které splňuje technické podmínky

na pozemních komunikacích stanovené zvláštním právním předpisem. To v praxi znamená, že před každou jízdou musí řidič provést prohlídku vozidla, které hodlá pro jízdu užít, a přesvědčit se o jeho bezvadném technickém stavu. Například se ujistí, zda nekape nic z motorového prostoru, zda má dostatek předepsaných provozních kapalin, kontroluje pneumatiky, zda jsou dostatečně upevněny, nahuštěny, zda není sjetý dezén pneumatik, zda nejsou pneumatiky zdeformovány, nebo jinak poškozeny. Dále řidič kontroluje, zda má vozidlo platnou známku technické kontroly, jestli fungují všechny světlomety a nezapomene zkontrolovat také povinnou výbavu podle skupiny vozidla.

Dopravní prostředky musí splňovat bezpečnost, hospodárnost a pohodlí přepravovaných osob či nákladu. Je kladen velký důraz na konstrukci motorového vozidla z důvodu zvyšování kapacity a rychlosti. Kontrola stavu vozidla se podle provozních předpisů provádí neustále, jak uvádí Široký a kolektiv (2013).

Provozovatel silničního vozidla je rovněž povinen na svůj náklad přistavit vozidlo na pravidelnou technickou kontrolu a k pravidelnému měření emisí ve stanovených lhůtách. K pravidelnému měření emisí je potřeba přistavit motorové vozidlo jeden měsíc před ukončením platnosti technické kontroly. Technická kontrola nákladního motorového vozidla převyšujícího 3,5 t a autobus se provádí nejpozději ve lhůtě 1 roku po zaregistrování silničního vozidla a následně pravidelně každý rok. O provedeném měření emisí vyhotoví stanice měření emisí (dále jen „SME“) protokol a předá jej provozovateli. Protokol o provedení pravidelné technické kontroly silničního vozidla vyhotoví stanice technické kontroly (dále jen „STK“) a předá jej provozovateli; výsledek technické kontroly oznámí příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností. Je-li motorové vozidlo technicky způsobilé, vylepí technik STK na zadní registrační značku známku s vyznačením měsíce a roku příští technické kontroly. Technickou prohlídkou vozidla může být zjištěna závada: lehká – vozidlo je technicky způsobilé k provozu; vážná – vozidlo je technicky způsobilé pouze na dobu 30 dní; nebezpečná – vozidlo je technicky nezpůsobilé a nesmí být provozováno do doby odstranění této závady. V tomto případě provozovatel vozidla musí zajistit na své náklady odtažení vozidla z STK a po odstranění závad jeho opětovné přistavení k technické kontrole, jak uvádí Buďa (2014).

Řidič nákladního motorového vozidla nad 3,5 t a autobusu je povinen mít u sebe při jízdě potřebné **dokumenty**: řidičský průkaz, osvědčení o registraci vozidla, doklad prokazující pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla („povinné ručení“), osvědčení profesní způsobilosti řidiče, doklad o zdravotní způsobilosti. Zákon č. 361/2000 Sb. výslovně neukládá řidiči vozidla mít u sebe záznam o nehodě nebo občanský průkaz, nicméně lze pouze každému řidiči doporučit, aby měl tyto doklady u sebe při řízení motorového vozidla. Dalšími doklady, které musí mít u sebe řidič vozidla, registrovaného v ČR jsou doklady k nákladu, zahraniční povolení, respektive euro povolení a zvláštní doklady (Pardubice 2014).

Povinnou výbavu vozidla určuje zákon prostřednictvím § 32 vyhlášky č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, a právní předpis č. 100/2003 Sb., kterým se tato vyhláška mění. Jde o soubor doplňků, nástrojů a náhradních dílů, které musí být nezbytně přítomny ve vozidle, pokud je provozováno na veřejných komunikacích. Pokuta za neúplnou nebo nesprávnou povinnou výbavu se může vyšplhat na dva tisíce korun. Především je potřeba dát pozor na obsah autolékárničky, který musí odpovídat zákonným normám a nesmí být prošlý! Je nutno kontrolovat obal originální zapečetěné lékárničky, který má trvanlivost přibližně 4 roky. V případě vlastní sestavené lékárničky, nebo již použité lékárničky je nutno kontrolovat expirační dobu jednotlivých kusů obsahu, a zda je doplněna v souladu se stanoveným obsahem. Povinná výbava vozidla skupiny C, C+E, D a D+E je:

- náhradní pojistky, jedna od každého druhu,
- náhradní žárovky, opět jedna od každého druhu,
- zvedák (hever) u autobusu 2kusy,
- klíč na matice (šrouby) kol,
- náhradní kolo (ráfek s pneumatikou),
- výstražný trojúhelník,
- autolékárnička,
- reflexní vesta,
- ruční hasicí přístroj u autobusu,
- zakládací klíny u autobusu i nákladního vozidla 2 kusy.

Zakládací klíny musí zabezpečit vozidlo proti pohybu vpřed i vzad. Zakládací klíny musí být v počtu dvou kusů a uloženy na místě bezpečném a dostupném pro řidiče, jak uvádí Buďa (2014).

3.4 Problém – nařízení EPR č. 561/2006 a AETR

V Evropské unii se pracovní doba řidičů vztahuje na silniční nákladní a osobní dopravu pro řidiče nákladních vozidel nad 3,5 t a řidiče dálkových autobusů. Toto upravuje nařízení EPR č. 561/2006. Mimo EU se řidič řídí dohodou AETR. AETR je mezinárodní dohoda, která vznikla v Ženevě již roku 1970. V dohodě a nařízení se stanovují tyto požadavky: maximální denní doba řízení, týdenní doba řízení, maximální přípustná doba řízení, doba odpočinku. Při řízení řidič nesmí překročit stanovené limity a musí dodržovat předepsaný odpočinek. Pracovní výkon a odpočinek řidiče se zaznamenává do karty řidiče. Karta řidiče slouží jako záznamové médium při řízení motorového vozidla.

Podle nařízení EPR č. 561/2006 nepřerušená doba řízení nesmí přesáhnout 4,5 hodiny. Po 4,5 hodinách jízdy musí mít řidič přestávku po dobu nejméně 45 minut. Nicméně tato přestávka může být rozdělena do dvou částí, z nichž první je nejméně 15 minut a druhá je nejméně 30 minut. Během jedné pracovní doby, tj. mezi dvěma denními odpočinky, nebo mezi jedním denním odpočinkem a týdenním odpočinkem, může být denní doba řízení 9 hodin, dvakrát týdně může být 10 hodin. Řádná denní doba odpočinku je 11 hodin, může být rozdělena na dvě části 3 a 9 hodin. Mezi dvěma týdenními dobami odpočinku může řidič zkrátit řádnou denní dobu odpočinku na 9 hodin, a to třikrát. Denní doba odpočinku musí skončit nejpozději během 24 hodin od konce minulé denní doby odpočinku. Týdenní doba řízení nesmí přesáhnout 56 hodin. Kromě toho řidič nesmí přesáhnout 90 hodin jízdy během čtrnácti dnů. Týdenní doba odpočinku je 45 hodin, může být jednou za dva týdny zkrácena na 24 hodin. U dohody AETR je oproti nařízení EPR č. 561/2006 řada odlišností. Hlavní je, že podle AETR u dvoučlenné posádky smí mít posádka výkon maximálně 22 hodin a musí následovat osmihodinový odpočinek, zatímco u nařízení EPR č. 561/2006 je to 21 hodin a následovat musí devítihodinový odpočinek. Dále potom není předepsáno, jako je

předepsáno u Nařízení, že první přestávka, v rámci 4,5 hodinového výkonu musí být 15 minut a druhá 30 minut, jak uvádí Buďa (2014).

3.5 Problematika zákazu řízení motorového vozidla profesionálních řidičů v bodovém systému

Bodový systém je popsán v hlavě V (§ 123a až § 123f zákona č. 361/2000 Sb., který stanovuje přestupky zařazené v bodovém hodnocení při řízení motorového vozidla. Řidič na základě dosažení 12 bodů za přestupky musí na písemnou výzvu příslušného obecního úřadu obce s rozšířenou působností odevzdat do 5 pracovních dnů řidičský průkaz. Řidič tak pozbývá řidičské oprávnění na dobu jednoho roku. Přehled bodového hodnocení přestupků je uveden na konci této práce v příloze č. 11.

Po uplynutí jednoho roku od pozbytí řidičského oprávnění může řidič písemně požádat o vrácení řidičského oprávnění, musí dále prokázat zdravotní a psychickou způsobilost a podrobit se přezkoušení z odborné způsobilosti v řízení motorového vozidla.

Odečítání bodů – před dosažením 12 bodů může řidič požádat o postupné odečítání bodů. Pokud řidič během 12 měsíců nespáchá žádný přestupek, na který se vztahuje bodové hodnocení, budou mu odečteny 4 body. Po 24 měsících se odečtou další 4 body. Po 36 měsících bez přestupku jsou řidiči odečteny zbývající body.

V případech stanovených zákonem č. 247/2000 Sb. (viz odstavec níže) mohou být řidiči na základě potvrzení o absolvování školení bezpečné jízdy odečteny 3 body.

O zdokonalování odborné způsobilosti se hovoří v § 52 písm. d) zákona č. 247/2000 Sb. a v § 20 vyhlášky č. 156/2008 Sb., a to konkrétně o řidičích, kteří mají zaznamenány v registru řidičů body za jednání zařazené do bodového hodnocení. Řidiči se mohou účastnit školení bezpečné jízdy. Nemají – li 11 a 12 bodů a nespáchali přestupek v bodovém hodnocení za 6 bodů nebo 7 bodů, mohou na základě potvrzení o absolvování školení bezpečné jízdy požádat obecní úřad obce s rozšířenou působností o odečtení 3 bodů. Předmětem školení výuky a výcviku je získání a prohlubování znalostí a dovedností. Školení může být provedeno pouze v určených a schválených střediscích bezpečné jízdy. Učební osnova pro výuku a výcvik ve školení bezpečné jízdy je zaměřena na předcházení a řešení situací, při kterých je ztížená ovladatelnost

vozidla. Preferuje se forma bezpečné a defenzivní jízdy. Teoretická část trvá 3 hodiny a praktická část 4 hodiny za účasti lektora. Po absolvování školení vydá provozovatel střediska bezpečné jízdy řidiči motorového vozidla potvrzení o ukončeném školení bezpečné jízdy (viz příloha č. 12). Školení bezpečné jízdy se může řidič motorového vozidla zúčastnit jen jednou za rok. Učební osnova pro teoretickou část stanovuje:

- teorie řízení a zásad bezpečné a defenzivní jízdy,
- nejčastější příčiny dopravních nehod a jejich předcházení,
- důsledky protiprávního jednání řidičů motorových vozidel,
- prevence a řešení mimořádných událostí v provozu na pozemních komunikacích.

Nácvik pokročilých řidičů se neprovádí na veřejných pozemních komunikacích. Pro školení bezpečné jízdy se staví bezpečné uzavřené dráhy. Zde mohou řidiči absolvovat potřebný nácvik na motorových vozidlech, jak uvádí Hoskovec, Poura a Štikar (1972).

3.6 Problém - nehodovost odborně způsobilých řidičů pro skupiny C, C+E, D a D+E

Největšími riziky při nehodovosti jsou: řidič motorového vozidla, motorové vozidlo a jeho technický stav a stav pozemní komunikace. Řidič z povolání je častěji účastníkem dopravních nehod než běžná řidičská populace, a to z důvodu více najetých kilometrů. Vznik nehody hrozí ze strany jiných řidičů než řidičů profesionálů, kteří neumí odvrátit hrozící nebezpečí a reagovat na krizové situace. Ostatní řidiči nesprávně a nebezpečně řídí motorové vozidlo, jak uvádí Štikar, Hoskovec a Poura (1981).

Hlavní příčinou dopravních nehod profesionálních řidičů je stres a únava. Faktory, které u profesionálních řidičů nejvíce ovlivňují únavu a stres jsou nedostatek spánku, časový tlak, mnoho hodin strávených za volantem, komunikace s problematickými zákazníky a rodinné problémy. Řidiče z povolání mohou zatěžovat a stresovat tyto situace:

- vysoká odpovědnost za cestující a náklad, odjezd na čas, dodržení jízdních časů a časová tíseň,

- sledování velkého množství informací, jejich přiměřené, včasné a správné zpracování,
- vědomí potencionálního rizika selhání nebo havárie,
- překvapivé, neznámé a konfliktní dopravní situace,
- zhoršené klimatické podmínky,
- nedostatek času, spánku a odpočinku, střídavé směny a práce přesčas,
- nepravidelný životní styl,
- disharmonický rodinný život, jak uvádí Havlík (2005).

Nejdůležitější, co může zabránit nehodovosti u řidičů, je praxe, věk řidiče a zkušenosti v řízení. Dalšími faktory, které řidiče ovlivňují a působí na jejich fyzický a duševní stav, jsou různé proměnlivé aspekty, které nejsou u všech řidičů stejné, jak uvádí Porada (2000).

Dalšími příčinami nehod při jízdě jsou například nadměrná a nevhodná rychlost, požití alkoholu a drog, nedodržení přestávek či nepoužívání bezpečnostních pásů. Řidič musí za jízdy dodržovat předpisy a pravidla silničního provozu (BESIP 2012). K významnému omezení nehodovosti přispívá soustředěnost při jízdě. K bezpečnosti také přispívá, pokud si řidič může zvolit rychlost, kterou pojede, a pokud může zastavit a odpočinout si a pokud nejezdí pod tlakem. Také školení řidičů snižuje nehodovost na pozemních komunikacích (Katedra psychologie 2015).

4 Průzkumná část

Diplomová práce je zaměřena na problematiku získání a zdokonalování odborné způsobilosti profesionálních řidičů – zjištění skutečných problémů profesionálních řidičů v provozu na pozemních komunikacích a na základě jejich rozboru následně návrh nového modulu pravidelného školení pro profesionální řidiče.

Vlastní průzkum je podkladem pro hledání odpovědi na otázku, zda je zdokonalování profesionálních řidičů přínosem při praktickém řízení motorového vozidla a to jak ze strany profesionálních řidičů, tak ze strany školitelů. Východiskem jsou zpracované podklady z dotazníků určené školitelům vstupních a pravidelných školení a absolventům pravidelných školení (profesionálním řidičům). Cenným materiálem byly rozhovory se zkušebním komisařem Obecního úřadu obce s rozšířenou působností ve Znojmě z odboru dopravy Ing. Milanem Siverou a odborným pracovníkem Policie ČR Dopravního inspektorátu Územního odboru Znojmo npor. Ing. Rudolfem Mikulou. Tyto rozhovory pomohly k vytvoření návrhu nového modulu pravidelného školení pro profesionální řidiče.

Použity byly statistiky nehodovosti profesionálních řidičů v silničním provozu ve Znojmě a okolí a další podklady, které byly zjištěny během průzkumné části.

Výstupem vyhodnocených podkladů z dotazníků i rozhovorů je informace, zda je pro řidiče přínosné a užitečné, aby se zdokonalovali způsobem, který stanovuje nynější způsob a rozsah školení v zákoně č. 247/2000 Sb. a také směr, kterým by se mělo zdokonalování řidičů dále ubírat.

4.1 Cíl diplomové práce

Cílem diplomové práce je zhodnocení analytických výstupů z náslechů reálných pravidelných školení, dotazů na profesionální řidiče, školitele, úředníky dopravních úřadů a dalších zainteresovaných osob, které by měly poukázat na reálnou úroveň vzdělávání profesionálních řidičů a dopady v praxi s ohledem na platnou legislativu v ČR. Dalším výstupem bude vytvoření návrhu na úpravu či doplnění stávajícího systému pravidelných školení profesionálních řidičů s využitím získaných dat a provedených analýz. Zároveň budou využity vlastní zkušenosti z provozování

autoškoly a vlastní lektorské praxe ze školení profesionálních řidičů v akreditovaném školicím středisku. Tyto výsledky by měly následně ukázat smysluplnost a úroveň stávajícího systému školení řidičů, jeho případné nedostatky a náměty které by mohly přispět k jeho zlepšení.

4.2 Použitá metodologie

Průzkum pro sběr dat byl prováděn vlastní účastí na pravidelném školení, dále kvantitativní metodou za použití dotazníku pro školitele (viz příloha č. 13), dotazníku pro řidiče (viz příloha č. 14) a kvalitativní metodou za použití rozhovorů.

V první části průzkumu je zpracován obsah a struktura pravidelného školení, které jsem sama absolvovala v pozici školeného řidiče pro získání vstupních a dalších potřebných dat. Školení se konalo 26. 1. 2016 od 7:00 hod. do 14:30 hod. v areálu firmy Znojemská dopravní společnost – PSOTA (dále jen ZDS PSOTA). Lektorem školení byl pan Josef Portl, který je lektor školicího střediska schválený krajským úřadem.

V druhé části průzkumu byl použit anonymní dotazník v tištěné podobě pro školitele akreditovaných středisek vstupního a pravidelného školení. Na dotazník odpovídalo 9 lektorů z různých akreditovaných středisek ve Znojmě. Dotazníky pro školitele byly rozdány zejména na pravidelných školeních. Někteří školitelé odpovídali na dotazník na schůzce po telefonické domluvě. Dotazník je rozdělen na tři části. Část „A“ má 4 otázky s více možnostmi odpovědí a je zaměřena na všeobecné údaje o respondentovi. Část „B“ má 6 otázek a je zaměřena na lektory, kteří provádějí vstupní školení. Část „C“ má 8 otázek a je zaměřena na lektory, kteří provádějí pravidelná školení (viz příloha č. 13).

Pro profesionální řidiče byl v průzkumné části rovněž použit anonymní dotazník. Řidiči, kteří jsou profesně způsobilí (tj. mají platný záznam o profesní způsobilosti řidiče v ŘP), se pravidelně školí na dané téma na pravidelných ročních školeních. Dotazníky pro řidiče byly rozdány účastníkům na celkem čtyřech pravidelných školeních. Dotazníky byly stejně jako pro školitele vytvořeny v tištěné podobě pro lepší a rychlejší zpracování. Umožnily oslovit více respondentů najednou a tím získat rychle porovnatelné informace k danému tématu. Jejich vyplněním tak byla bezprostředně získána potřebná data. Všechna pravidelná školení probíhala ve školicím středisku ZDS

PSOTA ve Znojmě v období od 23. 1 do 30. 1. 2016. Výuku vedl vždy jiný školitel. V každém školicím středisku může školit pouze lektor, schválený příslušným krajským úřadem pro dané středisko. Na dotazníky pro řidiče odpovídalo celkem 100 profesionálních řidičů, kteří absolvovali kurz pravidelného školení v předepsané délce sedmi hodin. V dotazníku jsou položeny jasné jednoduché otázky. Respondenti měli možnost přímého výběru odpovědi, v některých případech byla rovněž ponechána možnost vlastního vyjádření. Dotazník byl rozdělen do 26 otázek. Způsob odpovědí na otázky byl shodný s otázkami pro lektory. Kromě vyznačené varianty odpovědi měli také oni, v některých případech, možnost širšího vyjádření. Dotazník je opět rozdělen na tři části. Část „A“ je zaměřena na všeobecné údaje o respondentovi a tvoří jí 5 otázek. Část „B“ má 9 otázek a je zaměřena na řidiče, kteří absolvovali vstupní školení. Část „C“ má 12 otázek a je zaměřena na řidiče, kteří absolvovali pravidelné školení (viz příloha č. 14).

Ve třetí části průzkumu byl proveden rozhovor se zkušebním komisařem z Obecního úřadu obce s rozšířenou působností ve Znojmě z odboru dopravy Ing. Milanem Siverou a se zástupcem Policie ČR, Dopravního inspektorátu územního odboru Znojmo npor. Ing. Rudolfem Mikulou o problematice zdokonalování profesionálních řidičů. Rozhovory byly provedeny ve formě částečně řízeného, nestrukturovaného interview. Zde byly také použity záznamy a materiály o nehodovosti řidičů profesionálů, které byly získány během rozhovoru. Tyto rozhovory kvalitativně doplnily průzkum o praktické zkušenosti obou jmenovaných. Rozhovory byly nahrávány na diktafon, kdy odborníci hovořili o dané problematice. Ze získaných informací byl vytvořen návrh nového školení.

V poslední části průzkumu byl následně navržen a zhodnocen modul vhodného pravidelného školení tak, jak by si ho představovali řidiči motorových vozidel i lektoři.

4.3 Absolvování pravidelného školení autorkou

Sedmihodinové pravidelné školení, které jsem sama absolvovala, se konalo 26. 1. 2016 od 7:00 hod. do 14:30 hod. v učebně schválené krajským úřadem. Školitelem byl lektor školicího střediska ZDS PSOTA pan Josef Portl. Absolvovala jsem ho společně s 28 řidiči. Po podpisu všech účastníků do dokumentu „Seznam

účastníků pravidelného školení“ byl kurz zahájen. Přednášeny byly všechny změny v zákonech a veškeré informace, které se týkají dopravy, bezpečnosti a prevence. Doplňkově pak byly informace poskytovány prostřednictvím projektoru na promítací plátno. Lektor tedy prováděl výuku formou výkladu s pomocí prezentací a příkladů, nebo krátkých filmů. Struktura a obsah školení byl uveden v dokumentu „Třídní kniha“ (viz tab. č. 4). Výukové předměty jsou vybrány ze schválené učební osnovy krajským úřadem. Po celou dobu školení se lektor držel osnovy v třídní knize. Po každé vyučovací hodině následovala krátká přestávka a lektor svým podpisem do třídní knihy potvrdil probraná témata podle osnovy. Po skončení školení řidiči zaplatili lektorovi poplatek za školení a obdrželi od něho příjmový doklad. Po kontrole třídní knihy a podpisů v seznamu účastníků pravidelného školení, jim oprávněný zástupce akreditovaného střediska potvrdil doklad o absolvování pravidelného školení svým podpisem a razítkem školicího střediska.

V první a druhé hodině byl probírán defenzivní způsob jízdy. Ke každému okruhu podal lektor vysvětlení, jak situaci na pozemních komunikacích řešit s rozvahou a klidem. Řidičům byla vysvětlena podstata způsobu defenzívní jízdy. Její podstatou je skutečnost, že se řidič chová ohleduplně a nedělá naschvály ostatním účastníkům silničního provozu, předvídá situaci, zdržuje se zbytečných emocí a dodržuje platné předpisy a dopravní značení. Lektor k tomuto tématu promítal videa pomocí projektoru.

V třetí a ve čtvrté hodině bylo probíráno téma pravidla silničního provozu, tj. zákon č. 361/2000 Sb. a jeho novelizace účinné k 31. 12. 2015. Byl vysvětlen význam nových dopravních značek ve vyhlášce č. 294/2015 Sb., které jsou platné právě k výše uvedenému datu. Vše bylo podáno s podrobným výkladem.

V páté a šesté hodině lektor rozebíral téma „Hospodářské prostředí a organizace dopravního trhu a sociálně – právní prostředí v silniční dopravě“. Byla vysvětlena ekonomická jízda vozidla a okrajově probraná právní legislativa.

V poslední hodině byla vysvětlena problematika povinných lékařských prohlídek a absolvování psychotestů. Následně pak způsob provádění technické kontroly vozidla a popis závad na vozidle. Téma bylo doplněno o problematiku vážení a měření při průjezdu mýtných bran. Na samém konci byl účastníkům školení dán prostor pro otázky.

Tab. č. 4: Témata v sedmihodinovém pravidelném školení (zdroj: Lektor Josef Portl)

Číslo hod.	Čas	Vyučovaná látka
1	7.00 - 7.45	Defenzivní přístup k řízení motorových vozidel
2	7.55 - 8.40	Prevence a řešení mimořádných událostí v provozu na pozemních komunikacích
3	9.50 -10.35	Pravidla silničního provozu, výklad a užití v praxi dopravní předpisy jiných států
4	10.45 - 11.30	Pravidla silničního provozu, výklad a užití v praxi dopravní předpisy v ČR
5	12.00 - 12.45	Hospodářské prostředí a organizace dopravního trhu
6	12.55 - 13.40	Sociálně – právní prostředí v silniční dopravě
7	13.45 - 14.30	Uplatnění vnitrostátních a mezinárodních předpisů vztahujících se k silniční dopravě – bodový systém

Z absolvování pravidelného školení vyplývá, že pokud účastníci byli dostatečně soustředění a zajímali se o školení, přineslo jim školení pomocí výuky lektora celkový přehled o aktuálních novinkách, které mohou uplatnit v praxi v silničním provozu. Obsah nových zákonů a novely platné legislativy mají řidiči na pravidelném školení k dispozici tak, že tyto informace nemusí sami pracně hledat prostřednictvím internetu, nebo hledáním v zákonech.

4.4 Průzkumné šetření dotazníku pro školitele odborné způsobilosti

Dotazníkem pro školitele (viz příloha č. 13) bylo osloveno 9 mužů, lektorů z různých školicích středisek ze Znojma. Všichni školitelé proškolují řidiče a to jak ve vstupním školení, tak v pravidelném školení. Průzkumné šetření v dotazníku pro školitele není vyjádřeno v procentech, jen v absolutních číslech, pro malý počet respondentů. V grafech na svislé ose je vyznačen absolutní počet oslovených školitelů. Dotazník je rozdělen na tři části. Část „A“ má 4 otázky s více odpověďmi a je zaměřena na všeobecné údaje o respondentovi. Část „B“ má 6 otázek a je zaměřena na lektory,

kteří provádějí vstupní školení. Část „C“ má 8 otázek a je zaměřena na lektory, kteří provádějí pravidelná školení.

Část „A“ všeobecně pro školitele

Otázka č. 1. Jak dlouho provádíte školení profesionálních řidičů?

Varianty odpovědí: Možnost 1.: 0-5 let, Možnost 2.: 6-10 let, Možnost 3.: 11-20 let, Možnost 4.: 21 a více let.

Odpovědi respondentů: Možnost 1. vybral jeden lektor, Možnost 2. vybrali dva lektoři, Možnost 3. nevybral žádný lektor, Možnost 4. vybralo šest lektorů.

Z odpovědi na otázku č. 1 vyplývá, že nejvíce oslovených lektorů provádí školení profesionálních řidičů 21 a více let. Lze tedy předpokládat, že většina školitelů jsou zkušení řidiči - školitelé v praxi i v teorii (viz graf č. 1).

Otázka č. 2. Kolik školení řidičů provedete v průběhu jednoho roku?

Varianty odpovědí: Možnost 1.: 1x-2x, Možnost 2.: 3x-4x, Možnost 3.: 5x a více krát.

Odpovědi respondentů: Možnost 1. vybral jeden lektor, zbylí lektoři vybrali možnost 3 (viz graf č. 1).

Z odpovědi na otázku č. 2 vyplývá, že většina oslovených školitelů provádí školení 5x a vícekrát v průběhu roku. Zde není možné přesně říci, kolik provedených školení je dostatečné pro to, aby byl školitel považován za zkušeného. Myslím si, čím víc absolvovaných školení, tím školitel získá větší důvěru v sebe sama, širší přehled o tom, co řidiče-profesionály zajímá a co přesně potřebují vědět ke své činnosti řidiče.

Otázka č. 3. Kde získáváte pro školení nové informace?

Varianty odpovědí: Možnost 1.: zákony, Možnost 2.: internet, Možnost 3.: odborná literatura, Možnost 4.: další zdroje.

Odpovědi respondentů: Všichni lektoři odpověděli, že využívají pro svou přípravu, tedy pro získání informací na školení, zákony, internet a odbornou literaturu. Jeden lektor v možnosti 4. ještě zvolil další zdroje - semináře (viz graf č. 1).

Z odpovědi na otázku č. 3 vyplývá, že oslovení lektoři využívají všechny dostupné zdroje pro nové informace ke školení řidičů. Nejvíce nových a aktuálních informací

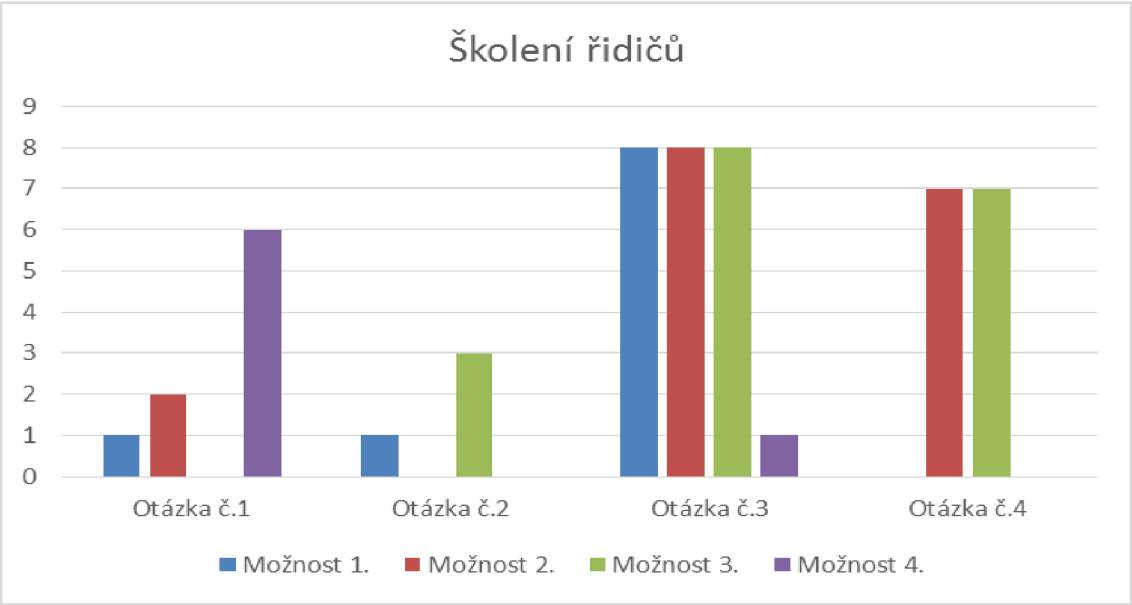
najdeme na internetu. Základy k problematice dopravy a k problematice řízení motorových vozidel jsou ustanoveny v odborné literatuře, která je zastaralá. Nejaktuálnější novely, stanoviska a metodické pokyny se nachází na stránkách Ministerstva dopravy ČR (www.mdcr.cz).

Otázka č. 4. Jaký výklad při školení preferujete?

Varianty odpovědí: Možnost 1.: výklad - jen mluvené slovo, Možnost 2.: prezentace + výklad, Možnost 3. výklad s praktickými příklady, Možnost 4.: jiné možnosti.

Odpovědi respondentů: Lektoři vybrali stejně možnost 2. a možnost 3., někteří používají obě metody jak prezentaci + výklad, tak výklad s praktickými příklady.

Z odpovědi na otázku č. 4 vyplývá, že oslovení lektoři pro provádění školení používají nejvíce prezentace + výklad a výklad s praktickými příklady. Tyto varianty jsou podle mého názoru nejlepším a nejschůdnějším výkladem pro řidiče k zapamatování si nových informací a použití v praxi (viz graf č. 1).



Graf č. 1: K otázce č. 1, 2, 3, 4 – školení řidičů (zdroj: vlastní)

Část „B“ pro školitele - vstupní školení

Otázka č. 1. Je podle vašeho názoru hodinový rozsah vstupního školení dostačující?

Varianty odpovědí: ano, ne – uveďte.

Odpovědi respondentů: Jeden lektor odpověděl, že hodinový rozsah vstupního školení je dostačující a neměnil by ho. Ostatní lektoři, to znamená 8 z 9, by vstupní školení zkrátili tak, jak je uvedeno v tab. č. 5.

Z odpovědi na otázku č. 1 vyplývá, že oslovení lektoři vstupního školení by zkrátili hodinový rozsah vstupního školení. Navržený zkrácený hodinový rozsah je uvedený v tab. č. 5. Jedním z hlavních důvodů, proč je žádoucí toto školení zkrátit, je zejména neefektivní obsahové naplnění celého času trvání školení. Objem výuky lze zkrátit tak, aby pozornost posluchačů byla zachována a stanovená osnova byla dodržena a efektivně naplněna.

Tab. č. 5: K otázce č. 1 – změny v hodinovém rozsahu vstupního školení (zdroj: vlastní)

Jak by školitelé změnili hodinový rozsah vstupního školení?									
Rozsah školení v hodinách	**Školitel**								
	1.	**2.**	**3.**	**4.**	**5.**	**6.**	**7.**	**8.**	**9.**
280 hodin	35 hod	280 hod	140 hod	70 hod	140 hod	90 hod	100 hod	140 hod	35 hod
140 hodin	35 hod	140 hod	140 hod	70 hod	70 hod	70 hod	50 hod	70 hod	35 hod
35 hodin	35 hod	35 hod	140 hod	70 hod	35 hod	35 hod	25 hod	35 hod	35 hod

Otázka č. 2. Myslíte si, že je nutné, aby praktický výcvik byl součástí vstupního školení?

Varianty odpovědi: ano, ne.

Odpovědi respondentů: 5 oslovených lektorů se přiklání k jeho součásti ve vstupním školení a 4 lektoři naopak absolvování dalšího praktického výcviku ve vstupním školení považují za zbytečnost (viz graf č. 2).

Z odpovědi na otázku č. 2 můžeme konstatovat, že praktický výcvik ve vstupním školení je potřebný k dopilování jízdních návyků po absolvování kurzu v autoškole. Podle přílohy č. 3 je v autoškole na rozšíření ze skupiny B na skupinu C, C+E (tj. R B/C, C+E) jen 18 hodin jízd na motorovém vozidle. Rozšíření ze skupiny B na skupinu D, D+E (tj. R B/D, D+E) jen 14 hodin výcviku na motorovém vozidle. Rozšíření ze skupiny C na skupinu D, D+E (tj. R C/D, D+E) a rozšíření ze skupiny D na skupinu C, C + E (R D/C, C+E) také jen 14 hodin jízd na motorovém vozidle (pokud nepočítám praktický výcvik v údržbě vozidla a zdravotnické přípravě). Myslím si, že praxe není nikdy dost.

Otázka č. 3. Jste spokojeni s obsahem a strukturou osnovy vstupního školení?
Varianty odpovědi: ano, ne.

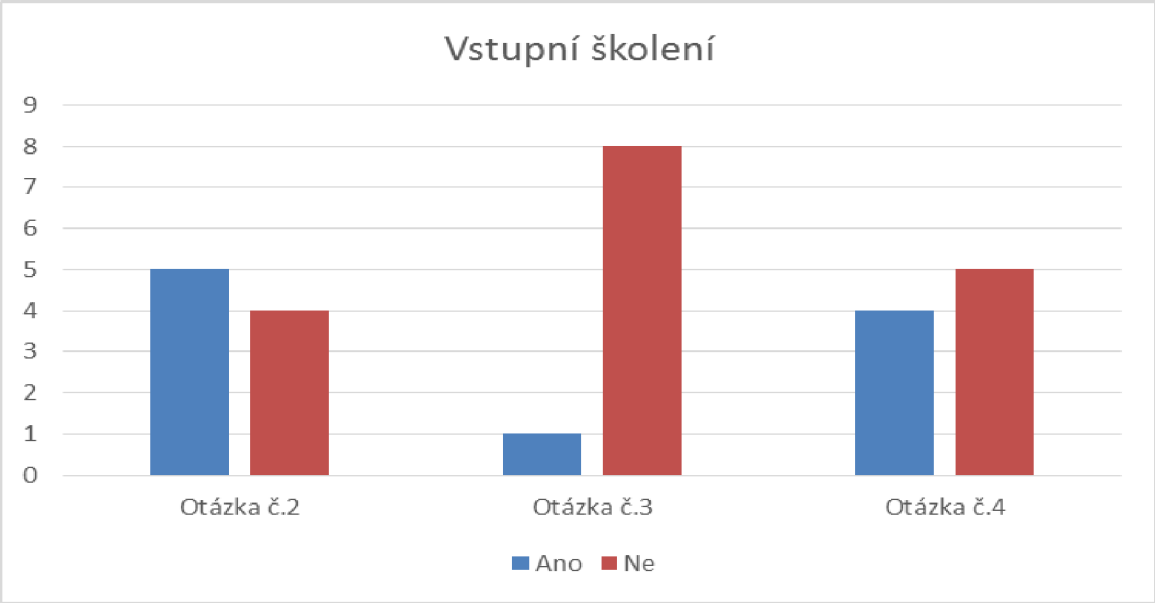
Odpovědi respondentů: S obsahem a strukturou vstupního školení je spokojený jen jeden lektor, ostatní jsou nespokojeni (viz graf č. 2).

Otázka č. 3 už byla částečně zodpovězena v otázce č. 1. K této otázce bych ještě uvedla, že některý lektor více preferuje výuku pravidel silničního provozu než například výuku zaměřenou na technickou stránku vozidla, jiný lektor radši vyučuje teoretickou část než praktickou část. Tento fakt může být důvodem nespokojenosti s obsahem a strukturou vstupního školení ze strany ostatních lektorů.

Otázka č. 4. Jsou řidiči schopni soustředit se po celou dobu trvání školení?
Varianta odpovědi: ano, ne.

Odpovědi respondentů: Čtyři lektoři si myslí, že se řidiči při školení soustředí, a pět lektorů si myslí, že řidiči nejsou schopni soustředit se po celou dobu školení (viz graf č. 2).

Z odpovědi na otázku č. 4 vyplývá, že ne všichni oslovení vyučující si myslí, že jsou řidiči schopni udržet pozornost po celou dobu trvání školení. Během vyučování se musí dělat přestávky a delší pauzy. Samozřejmě, jak víme ze zkušeností, největší pozornost je při prvních hodinách a potom pozornost u účastníků školení výrazně klesá.



Graf č. 2: K otázce č. 2, 3, 4 – vstupní školení (zdroj: vlastní)

Otázka č. 5. Je podle Vašeho názoru nutné ukončit vstupního školení zkouškou?

Varianty odpovědí: ano, ne – proč.

Odpovědi respondentů: Všichni lektoři odpověděli ano. Z jejich další části odpovědi je vytvořena tab. č. 6.

Tab. č. 6: K otázce č. 5 – názory lektorů na závěrečnou zkoušku ve vstupním školení (zdroj: vlastní)

Školitel	Názor
1.	Zkouška znalostí.
2.	Kontrola při výuce.
3.	Ověřování znalostí.
4.	Motivace.
5.	Není ke škodě, v autoškole se nestačí vše naučit.
6.	Ověření znalostí.
7.	Ukázání znalostí a dovedností na profesi.
8.	Donutí řidiče věnovat se dané problematice.
9.	Vyšší motivace, sledování výkladů, kontrola znalostí.

Jak vyplývá z odpovědi na otázku č. 5, všichni respondenti odpověděli, že je z odborného hlediska nutné ukončit vstupní školení závěrečnou zkouškou. Už z toho

důvodu, aby řidiči při výuce dávali více pozor, aby se více soustředili na podstatné věci při výkladu školení. V neposlední řadě je důležitá kontrola a ověřování znalostí řidičů po absolvování vstupního školení.

Otázka č. 6. Uveďte, prosím, co byste do osnovy výuky doplnili či rozšířili, případně co byste z osnovy zcela vyloučili?

Odpovědi respondentů: Odpovědi lektorů na tuto otázku byly různé. Lektoři by nejvíce rozšířili a doplnili do vstupního školení *„Pravidla silničního provozu a větší rozsah zásad bezpečné jízdy a opakování“*. Dále uvedli: *„Vyloučit, nebo alespoň zkrátit témata, která s problematikou řidiče až tak nesouvisí“*. Jako příklad respondenti uvedli: *„Poskytování služeb a logistiky, hospodářské prostředí a organizace dopravního trhu apod“*.

Část „C“ pro školitele - pravidelné školení

Otázka č. 1. Je roční interval pro pravidelné školení dostačující?

Varianta odpovědi: ano, ne – uveďte.

Odpovědi respondentů: 7 z 9 lektorů odpovědělo ano, 2 z 9 lektorů dopovědělo ne a uvedlo, že by interval pravidelného školení mohl být 2x za rok, a to podle změny legislativy (viz graf č. 3).

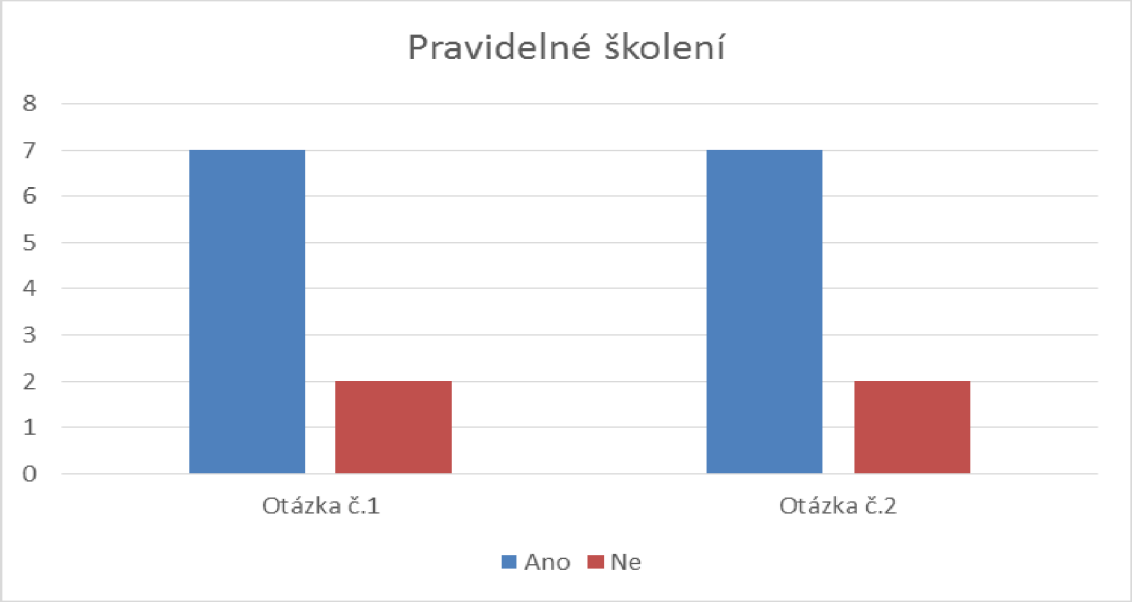
Z odpovědi na otázku č. 1 vyplývá, že většina respondentů (7 z 9) odpovědělo, že pravidelné školení 1x za rok v rozsahu 7 hod. je dostačující pro zdokonalování odborné způsobilosti. Jen 2 z 9 respondentů odpověděli: *„Podle změn zákonů, novelizací a prováděcích ustanovení. Pravidelné školení stačí jen 2x za rok.“* Podle mého názoru je dobré absolvovat pravidelné školení 1x za rok. Na tomto školení se dozví řidiči novinky a nejaktuálnější změny, které by sami nestudovali.

Otázka č. 2. Je podle vašeho názoru délka pravidelného školení odpovídající?

Varianty odpovědí: ano, ne – uveďte.

Odpovědi respondentů: 7 z 9 lektorů uvedlo ano, 2 z 9 lektorů dopovědělo ne. Jeden respondent uvedl: *“Délka pravidelného školení by mohla být prodloužena na 14 hodin (2 x 7 hodin)“*, tedy dvojnásobný rozsah stávajícího školení. Druhý naopak uvedl:

"Pravidelné školení by mělo být zkráceno na 5 hodin, neboť tento čas postačuje k seznámení se s novinkami v zákonech i k zopakování platných předpisů a zásad bezpečné jízdy. Zároveň 5 hodinový interval je jakousi hranicí udržení pozornosti účastníků pravidelného školení" (viz graf č. 3). Podle mého názoru délka pravidelného školení je dostačující. Kreativní vyučující si vždy může připravit náplň na 7 hodin pravidelného školení tak, aby zaujal všechny řidiče. Zdrojů, které může školitel použít, je nepřeberné množství.



Graf č. 3: K otázce č. 1, 2 – pravidelné školení (zdroj: vlastní)

Otázka č. 3. Používáte při výkladu technické pomůcky?

Varianty odpovědi: ano, ne – uveďte.

Odpovědi respondentů: Všichni lektoři odpověděli ano. Uvedli, že používají při školení technické pomůcky, nejčastěji počítač, projektor a různé modely.

Na školení profesionálních řidičů se technické pomůcky nedají tak využívat, než ty co uvedli respondenti v odpovědích: počítač, projektor nebo modely části motoru jako názornou ukázku.

Otázka č. 4. Jsou řidiči schopni udržet pozornost po celou dobu výkladu?

Varianty odpovědí: ano, ne.

Odpovědi respondentů: Šest lektorů odpovědělo ano. Dva lektoři odpověděli ne (viz graf č. 4).

Respondenti k otázce č. 4 uvedli: *"Pozornost při školení klesá po 3 hodinách výuky, také záleží na lektorovi, jakým způsobem podá výklad, je nezbytné zařadit během školení krátké přestávky"*. Je důležité uvědomit si, že řidiči celý den tráví v autě a z toho sezení jsou unaveni a jejich pozornost je nízká. Je opravdu velmi důležité po hodinách dělat krátké přestávky. Můžeme samozřejmě začlenit do školení přestávku na oběd, tím pádem prodloužit délku školení. Záleží vše na domluvě mezi školitelem a řidiči, kteří se podrobují pravidelnému školení.

Graf č. 4: K otázce č. 4 – udržení pozornosti (zdroj: vlastní)

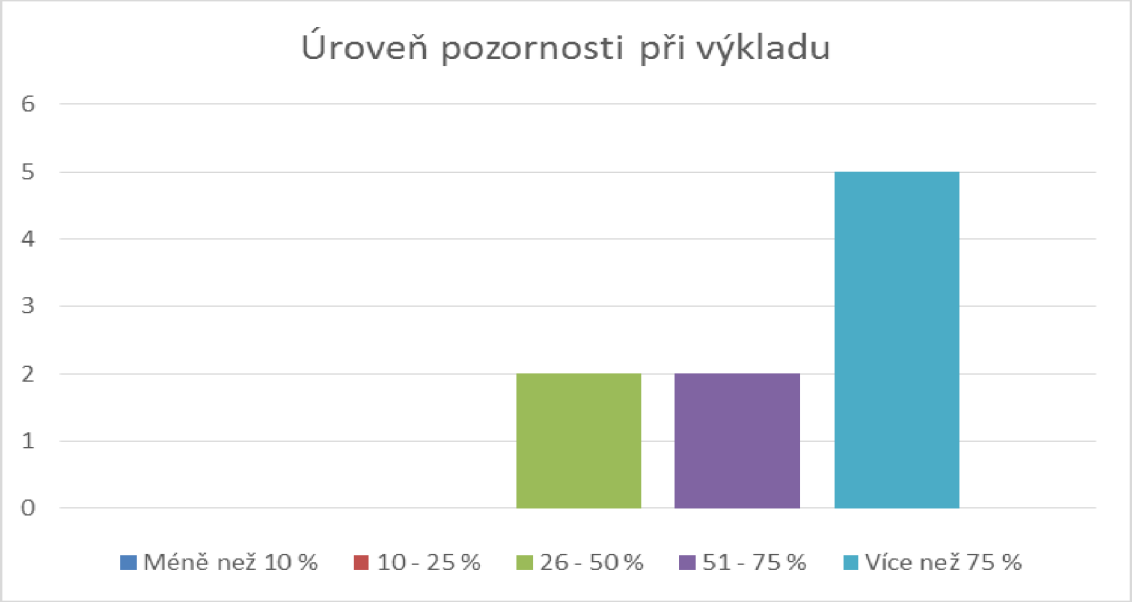
Otázka č. 5. Jaká je procentní úroveň pozornosti řidičů při výkladu?

Varianty odpovědí: méně než 10 %, 10 %-25 %, 26 %-50 %, 51 %-75 %, více než 75 %.

Odpovědi respondentů: Dva lektoři odpověděli 26 %-50 %, dva lektoři 51 %-75 % a pět lektorů odpovědělo více než 75 %.

Odpovědi na otázku č. 5 zachycuje graf č. 5. Pět lektorů z 9 hodnotí úroveň pozornosti řidičů při vedení školení, že je více než 75 %. To si myslím, že je dobré. Ostatní lektoři hodnotili úroveň pozornosti při výuce nižší. Je totiž jen málo lektorů, kteří umí zaujmout takovým způsobem, aby školení bylo zajímavé a pozornost byla vysoká.

Do značné míry záleží na tom, jaké aktivizační prostředky je lektor při výuce schopen využít.



Graf č. 5: K otázce č. 5 – počet lektorů s úrovní pozornosti řidičů (zdroj: vlastní)

Otázka č. 6. Charakterizujte, prosím, z vaší zkušenosti úroveň znalostí dnešních profesionálních řidičů?

Varianty odpovědí: špatná, dostatečná, vynikající.

Odpovědi respondentů: Tři lektoři odpověděli, že úroveň znalostí řidičů je špatná. Šest lektorů odpovědělo, že úroveň znalostí řidičů je dostatečná.

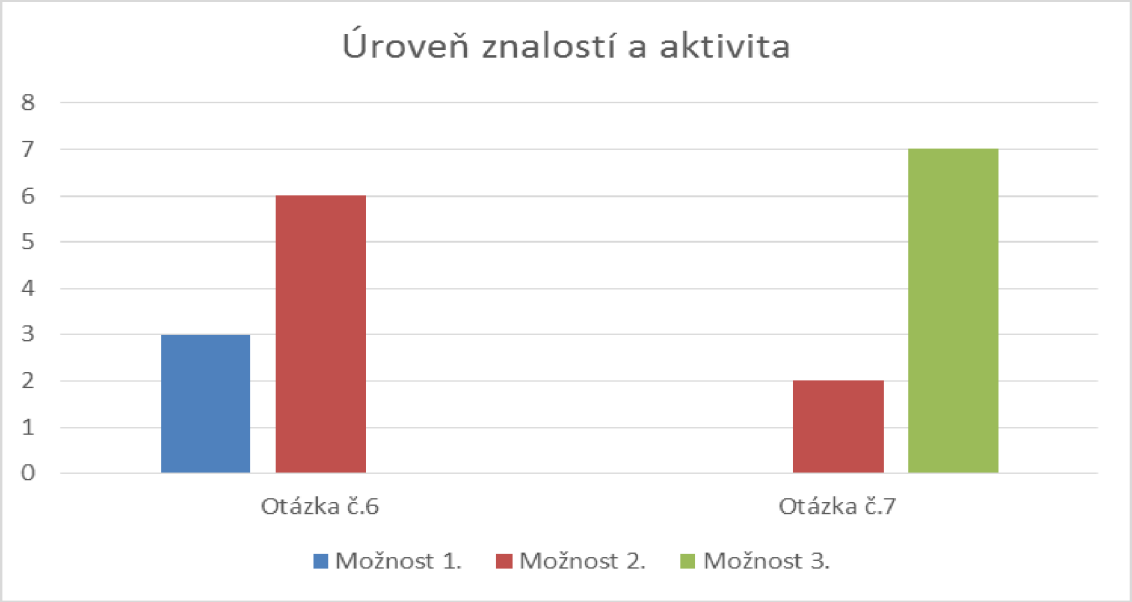
Z odpovědi na otázku č. 6 vyplývá, že jenom tři oslovení lektoři si myslí, že úroveň znalostí stávajících profesionálních řidičů je špatná. Ostatní lektoři, což je většina, si myslí, že dnešní úroveň znalostí řidičů je dostatečná (viz graf č. 6). Každý člověk, nejenom řidič by měl mít dostačující znalosti ve svém oboru, ve kterém pracuje. Zajímat se o nové a nové věci.

Otázka č. 7. Jaká je aktivita řidičů v průběhu vašeho výkladu?

Varianty odpovědí: pasivně přijímají výklad, občas někdo vznese dotaz, v průběhu výkladu mají řidiči časté dotazy, jsou aktivní a spolupracují.

Odpovědi respondentů: Dva lektoři odpověděli, že občas někdo vznese dotaz během školení. Sedm lektorů odpovědělo, že v průběhu výkladu mají řidiči časté dotazy, jsou aktivní a spolupracují během školení.

Z odpovědi na otázku č. 7 vyplývá, že aktivita řidičů na pravidelných školeních je dobrá (viz graf č. 6). Řidiči mají zájem, jsou aktivní, ptají se na věci, které je zajímají, a spolupracují během školení. Z mé vlastní zkušenosti mohu říci, že záleží také na řidiči, jak přistupuje k samotnému školení. Zda školení vnímá jen, že je nutné jej absolvovat (jak ukládá § 48 odst. 2, 3 zákona č. 247/2000 Sb.), nebo jestli řidič přistupuje k pravidelnému školení jako ke zdroji informací, prohloubení dosavadních znalostí a zdokonalování odborné způsobilosti.



Graf č. 6: K otázce č. 6, 7 – úroveň znalostí a aktivita (zdroj: vlastní)

Otázka č. 8. Jaký je Váš názor na strukturu a obsah stávající osnovy pravidelného školení? Uveďte vaše případné náměty či připomínky. Z uvedených připomínek a námětů lze vyvodit stanoviska a doporučení lektorů. V dotazníku pro školitele na otázku č. 8 uvedli, že: *„Je potřeba zejména větší prostor pro výuku pravidel silničního provozu, opakování a přezkoušení. Navržená náplň osnovy pravidelného školení by se mohla upravovat na základě aktuálních požadavků řidičů. Bylo by dobré v pravidelných intervalech školit, také řidiče amatéry Školení jsou jinak dostačující a vyhovující.“*

Z dotazníku pro školitele bylo zjištěno, jak často školitelé školí vstupní a pravidelné školení a jak dlouhou mají školitelé praxi ve svém oboru. Bylo také zjištěno,

jakými metodami a prostředky provádí lektoři výuku (viz otázky č. 1až č. 4 v části „A“). Podle názorů školitelů o vstupním školení bylo zjištěno, že délka vstupního školení je příliš dlouhá, praktický výcvik ve vstupním školení a závěrečná zkouška po absolvování vstupního školení je nutná (viz otázky č. 1 až č. 6 v části „B“). Z hlediska školitele pravidelného školení bylo zjištěno, že je dostačující: roční interval a délka pravidelného školení. Úroveň a aktivita řidičů je dostatečná. K tématu struktury a osnovy pravidelného školení měli lektoři různé názory. (viz otázky č. 1 až č. 8 v části „C“).

Z výše uvedeného vyplývá, a také já jsem přesvědčena o tom, že rozsah vstupního školení je zbytečně rozsáhlý a je žádoucí jeho redukce tak, aby účastníci školení nebyli zahlcováni informacemi, které nezbytně nepotřebují pro praktický výkon svého povolání. Pravidelné školení svým obsahem i co do rozsahu vyhovuje potřebám proškolení.

4.5 Průzkumné šetření dotazníku pro řidiče odborné způsobilosti

Na dotazník pro řidiče (viz příloha č. 14) odpovídalo 100 profesionálních řidičů respondentů, kteří absolvovali pravidelné sedmihodinové školení řidičů. Dotazníky byly rozdány na čtyřech pravidelných školeních. V grafech na svislé ose je vyznačen absolutní počet oslovených řidičů.

Dotazník pro řidiče obsahuje tři části. Část „A“ jsou všeobecné informace pro řidiče – 5 otázek. Část „B“ - 9 otázek pro ty řidiče, kteří absolvovali vstupní školení. Část „C“ – 12 otázek pro řidiče, kteří absolvují pravidelná školení. Jenom 28 ze 100 respondentů (dotázaných řidičů) odpovídalo na část „B“ o vstupním školení, které absolvovali. Na část „C“ pak odpovídali všichni respondenti. Vzhledem k velkému množství oslovených respondentů je použita absolutní četnost a relativní četnost (čísla v závorkách v %).

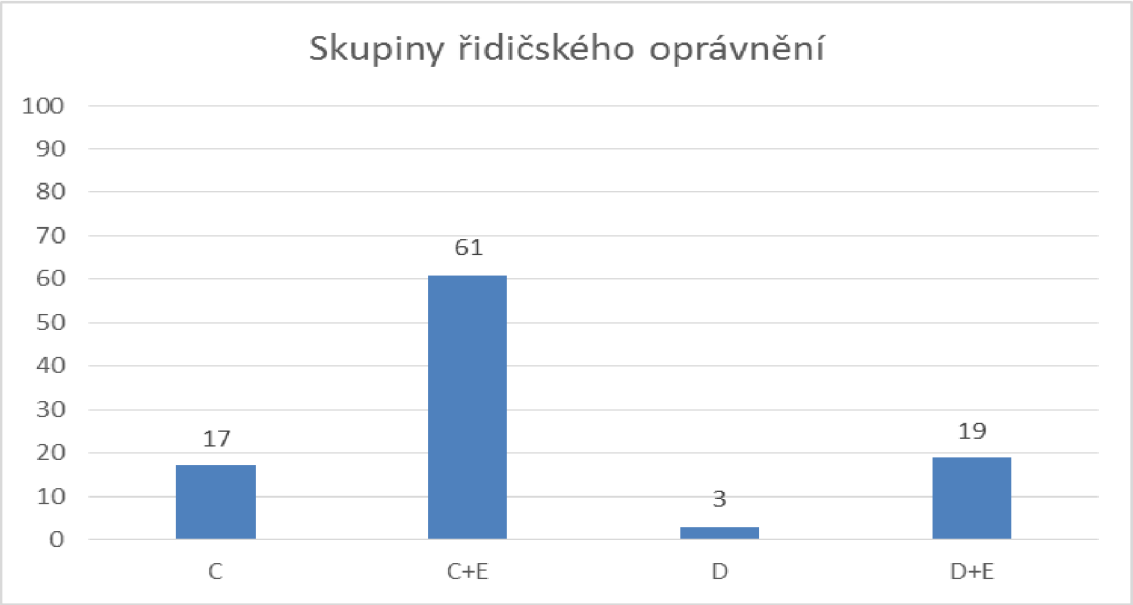
Část „A“ všeobecné informace o řidičích

Otázka č. 1. Jakou máte nejvyšší skupinu řidičského oprávnění?

Varianty odpovědí (od nejnižší C po nejvyšší D+E): C, C+E, D a D+E

Odpovědi respondentů: Ze statistiky vyplývá, že pravidelného školení se zúčastnili převážně řidiči, kteří mají řidičské oprávnění pro skupinu C+E, celkem 61 respondentů

(61 %). Řidičské oprávnění pro skupinu D+E mělo 19 respondentů (19 %). Řidičské oprávnění pro skupinu C mělo 17 respondentů (17 %) a 3 respondenti (3 %) měli řidičské oprávnění pro skupinu D (viz graf č. 7).

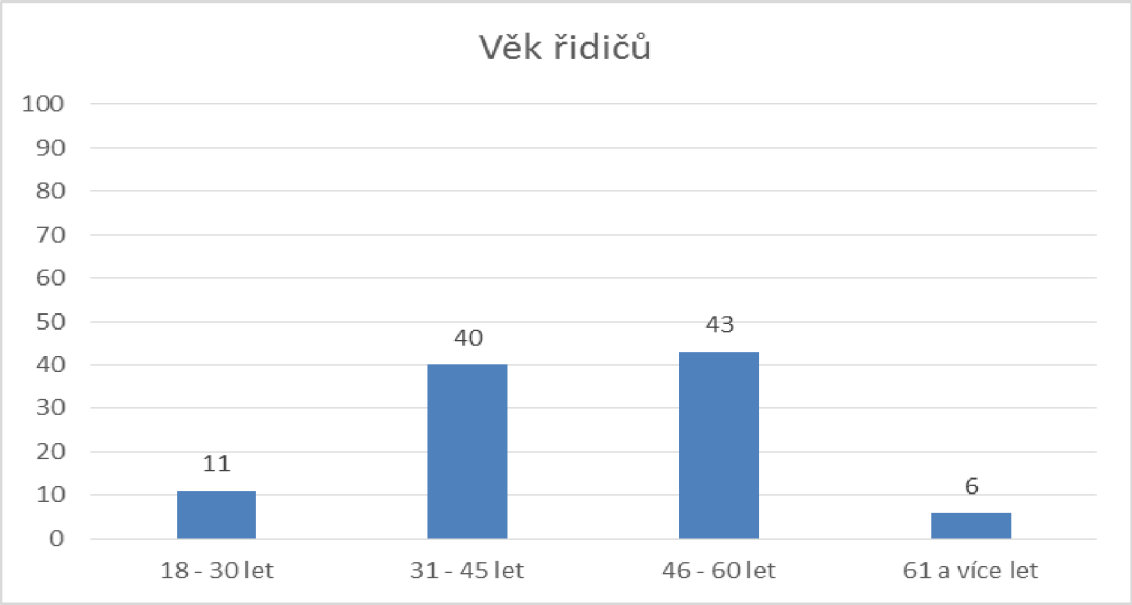


Graf č. 7: K otázce č. 1 – skupiny ŘO (zdroj: vlastní)

Otázka č. 2. Jste řidičem ve věku?

Varianty odpovědí: 18-30 let, 31-45 let, 46-60 let, 61 a více let.

Odpovědi respondentů: Školení absolvovalo nejvíce řidičů v počtu 43 (43 %) ve věku 46-60 let, ve věku 3-45 let bylo 40 řidičů (40 %), ve věku 18-30 let bylo 11 řidičů (11 %) a 6 řidičů (6 %) bylo ve věku 61 a více let (viz graf č. 8). Z grafu je vidět, že mladí profesionální řidiči chybí.



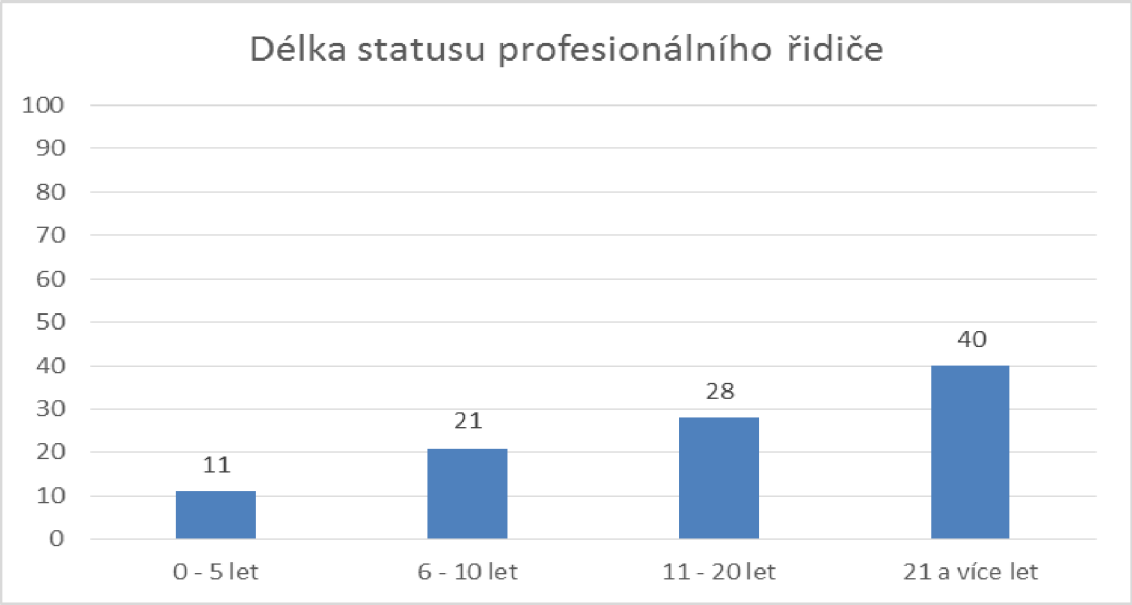
Graf č. 8: K otázce č. 2 – věk řidičů (zdroj: vlastní)

Otázka č. 3. Jak dlouho jste profesionálním řidičem?

Varianty odpovědí: 0-5 let, 6-10 let, 11-20 let, 21 a více let.

Odpovědi respondentů: 40 respondentů (40 %) odpovědělo 21 a více let, 28 respondentů (28 %) odpovědělo 11-20 let, 21 respondentů (21 %) odpovědělo 6-10 let. 11 respondentů (11 %) byli řidiči s profesionální zkušeností méně než 5 let (viz graf č. 9).

Z odpovědi na otázku č. 3 vyplývá, že největší skupinou jsou řidiči, kteří vykonávají profesi řidiče, nebo jsou alespoň profesně způsobilí (tj. mají záznam profesní způsobilosti řidiče v ŘP) po dobu 21 a více let. Lze tedy předpokládat, že při obdržení ŘP na jednu ze skupin C, C+E, D či D+E, jim bylo automaticky vydáno i osvědčení profesní způsobilosti řidiče. To znamená, že neabsolvovali vstupní školení, jen si udržují profesní způsobilost absolvováním pravidelného školení.



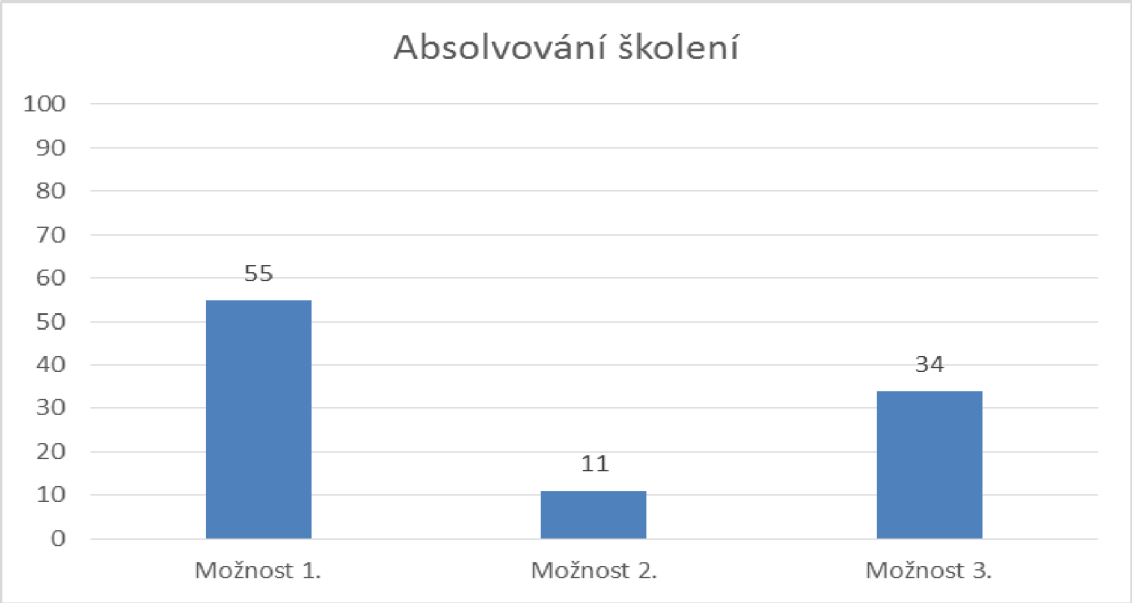
Graf č. 9: K otázce č. 3 – délka statusu profesionálního-řidiče (zdroj: vlastní)

Otázka č. 4. Vybíráte si, kde absolvujete školení?

Varianty odpovědí: vždy u jednoho školitele, u různých školitelů, u školitele určeného zaměstnavatelem.

Odpovědi respondentů: 55 respondentů (55 %) odpovědělo, že absolvují pravidelné školení vždy u stejného školitele. 34 respondentů (34 %) odpovědělo, že jim zaměstnavatel určuje, kde absolvují školení. 11 respondentů (11 %) navštěvuje školení u různých školitelů.

Nejvíce respondentů (55 %), si vybírá stejného lektora pro absolvování školení (viz graf č. 10). Podle tohoto ukazatele lze soudit, že řidiči byli se znalostmi a úrovní školení daného lektora spokojeni.



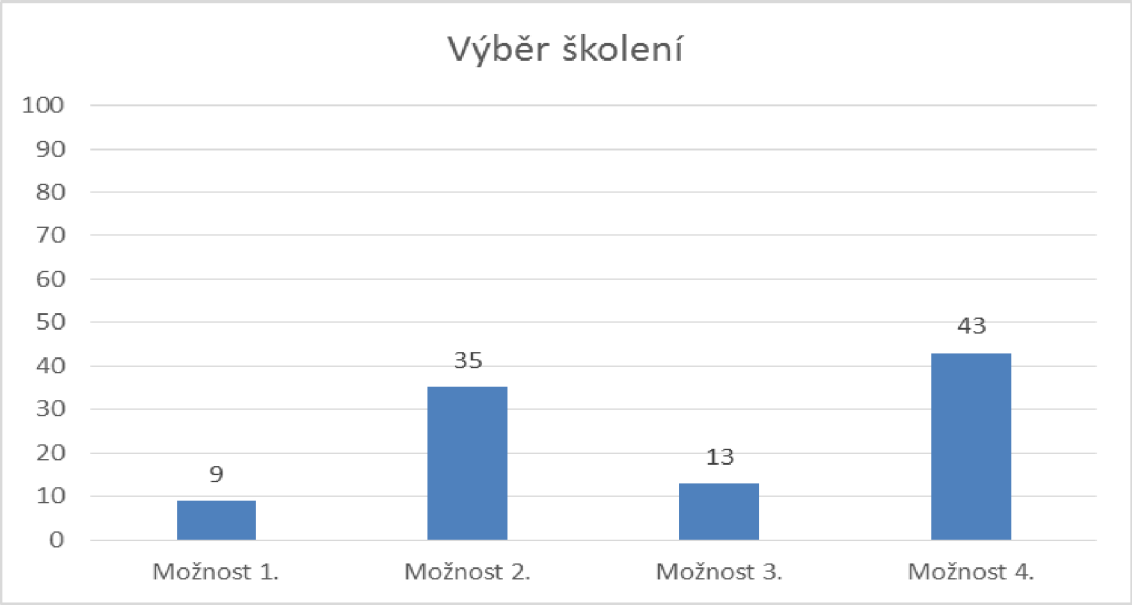
Graf č. 10: K otázce č. 4 – absolvování školení (zdroj: vlastní)

Otázka č. 5. Při výběru školení je pro Vás rozhodující?

Varianty odpovědí: cena školení, termín školení, místo školení, školitel.

Odpovědi respondentů: 43 respondentů (43 %) odpovědělo, že je to školitel. 35 respondentů (35 %) odpovědělo, že je to termín školení. 13 respondentů (13 %) odpovědělo, že je to místo školení a 9 respondentů (9 %) odpovědělo, že je to cena školení (viz graf č. 11).

I tady z odpovědí na otázku č. 5 je patrné, že hlavní roli při výběru školení hraje školitel, pak termín školení, pak místo školení a nakonec cena za školení.



Graf č. 11: K otázce č. 5 – výběr školení (zdroj: vlastní)

Část „B“: vstupní školení pro řidiče, kteří vstupní školení absolvovali

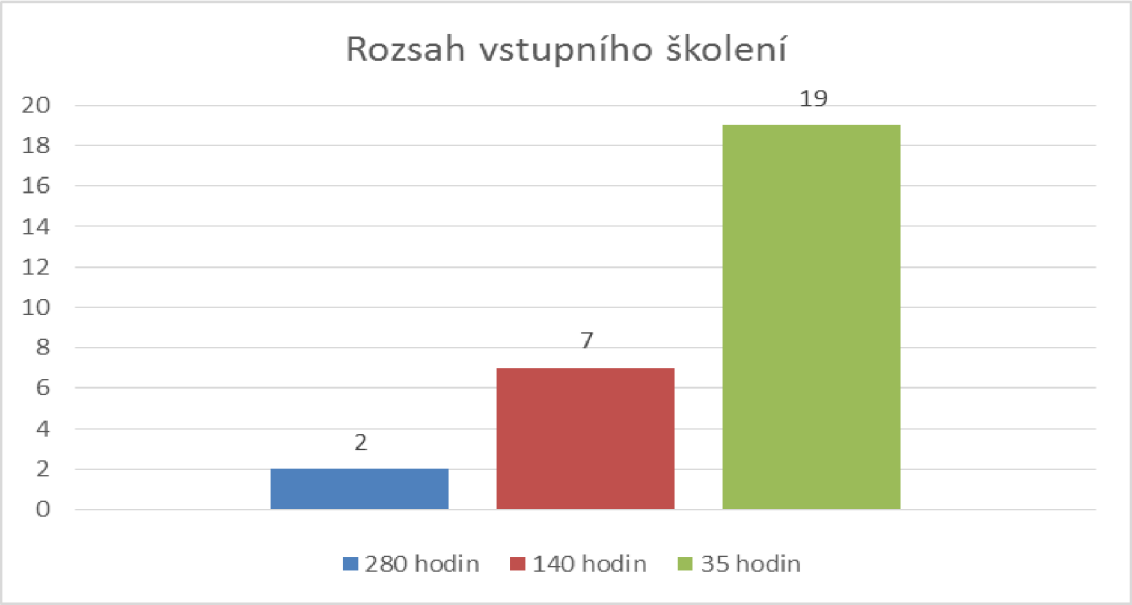
Na část „B“ o vstupním školení odpovědělo pouze 28 respondentů, kteří absolvovali vstupní školení. Celkový počet respondentů bylo 100 řidičů, 72 jich však získalo profesní osvědčení podle „starých podmínek“ a vstupní školení tedy neabsolvovali.

Otázka č. 1. V jakém rozsahu jste absolvovali vstupní školení?

Varianty odpovědí: 280 hodin, 140 hodin, 35 hodin.

Odpovědi respondentů: Dva řidiči (7 %) absolvovali školení v délce 280 hodin, sedm řidičů (25 %) absolvovalo školení v délce 140 hodin a 19 řidičů (68 %) absolvovalo školení v celkovém rozsahu 45 hodin.

Z odpovědí respondentů vyplývá, že jen 2 respondenti absolvovali 280-hodinové vstupní školení (viz graf č. 12). K tomuto 280-hodinovému školení mohu dodat, že konání tohoto typu vstupního školení není časté a je velmi náročné jak časově, tak finančně. Další skupina 7 řidičů odpověděla, že absolvovala 140-hodinové vstupní školení. Tato varianta školení byla mezi řidiči častější než varianta první. Největší počet řidičů (19) odpovědělo, že absolvovalo vstupní školení v rozsahu 45 hodin.



Graf č. 12: K otázce č. 1 – rozsah vstupního školení (zdroj: vlastní)

Otázka č. 2. Je podle vašeho názoru hodinový rozsah vstupního školení dostačující?

Varianty odpovědí: ano, ne.

Odpovědi respondentů: 27 respondentů (96 %) odpovědělo ano, 1 respondent (4 %) odpověděl ne (viz graf č. 13).

Na otázku č. 2 odpověděla většina respondentů, že jsou spokojeni s délkou vstupního školení. Jen jeden z 28 respondentů, který absolvoval vstupní školení, byl nespokojen. Tyto odpovědi souvisí s odpověďmi k otázce č. 1, kdy 19 řidičů absolvovalo 45hodinové vstupní školení: Řidiči byli evidentně spokojeni a vstupní školení je tím pádem dostačující. Podle mého názoru je doba trvání vstupního školení v rozsahu 280 hodin a 140 hodin příliš dlouhá. Hodinový rozsah bych zkrátila na stejný počet hodin bez rozdílu věku, a to na 70 hodin.

Otázka č. 3. Byli jste spokojeni s obsahem a strukturou osnovy vstupního školení?

Varianty odpovědí: ano, ne.

Odpovědi respondentů: 27 respondentů (96 %) odpovědělo ano, 1 respondent (4 %) odpověděl ne (viz graf č. 13).

Jak už bylo zodpovězeno v otázce č. 2, většina respondentů je spokojena se vstupním školením, a z odpovědí na otázku č. 3 vyplývá, že respondenti jsou se strukturou

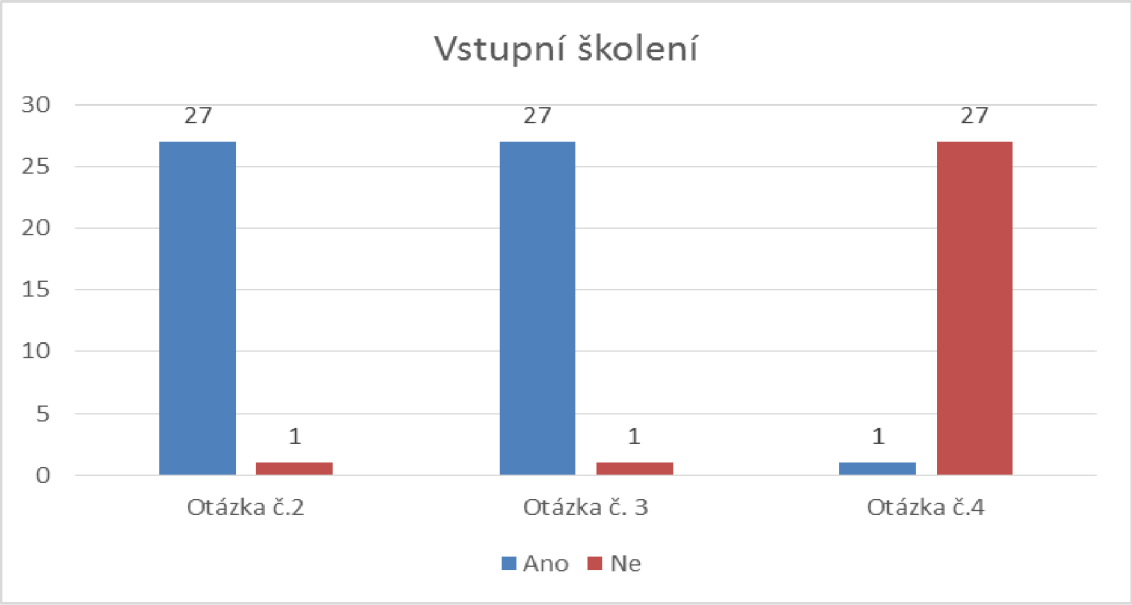
a obsahem osnovy vstupního školení rovněž spokojeni. K této otázce č. 3 bych jen dodala, že struktura a obsah vstupního školení je zbytečně rozsáhlá a materiály k výuce předmětů vstupního školení jsou nedostačující.

Otázka č. 4. Vypustili byste některá témata výuky ve vstupním školení?

Varianty odpovědí: ano, ne – uveďte prosím která.

Odpovědi respondentů: 27 respondentů (96 %) odpovědělo ano, 1 respondent (4 %) odpověděl ne (viz graf č. 13).

Z odpovědí na otázku č. 4 vyplývá, že skoro všichni by nevypustili nic ze vstupního školení. Jen jeden respondent by vypustil, jak uvedl, tato témata: *„Poskytování služeb a logistiky, hospodářské prostředí a organizace dopravního trhu“*.



Graf č. 13: K otázce č. 2, 3, 4 – vstupní školení (zdroj: vlastní)

Otázka č. 5. Která oblast výuky byla pro Vás nejpřínosnější? Na tuto otázku odpovědělo jen několik respondentů.

Odpovědi respondentů: Na tuto otázku č. 5 řidiči odpověděli, že nejpřínosnější předměty ve vstupním školení byly například: prevence a řešení mimořádných situací, zdravotní rizika a racionální řízení a zásady bezpečné jízdy.

Otázka č. 6. Byli jste celkově spokojeni s odbornou úrovní výuky školení?

Varianty odpovědí: ano, ne.

Odpovědi respondentů: 27 respondentů (96 %) odpovědělo ano, jeden respondent (4 %) odpověděl ne (viz graf č. 14).

Jak vyplývá z grafu č. 14, 27 dotázaných respondentů bylo celkově spokojeno s odbornou úrovní výuky vstupního školení. Jen jeden respondent, byl nespokojený.

Otázka č. 7. Myslíte si, že je nutné, aby součástí vstupního školení byl praktický výcvik?

Varianty odpovědí: ano, ne – proč.

Odpovědi respondentů: 14 respondentů (50 %) odpovědělo ano. 14 respondentů (50 %) odpovědělo ne.

Z odpovědi na otázku č. 7 a z grafu č. 14, vyplývá, že stejný počet respondentů odpovědělo shodně. 14 respondentů si myslí, že je nutné, aby součástí vstupního školení byl praktický výcvik a 14 respondentů naopak, že není nutný praktický výcvik ve vstupním školení. Já osobně si myslím, že praxe v řízení není nikdy dost, a tak bych se přikláněla, aby praktický výcvik byl součástí vstupního školení. Tab. č. 7 je vytvořená z odpovědí respondentů, proč je nutný praktický výcvik, nebo proč není nutný praktický výcvik.

Tab. č. 7: K otázce č. 7 – praktický výcvik (zdroj: vlastní)

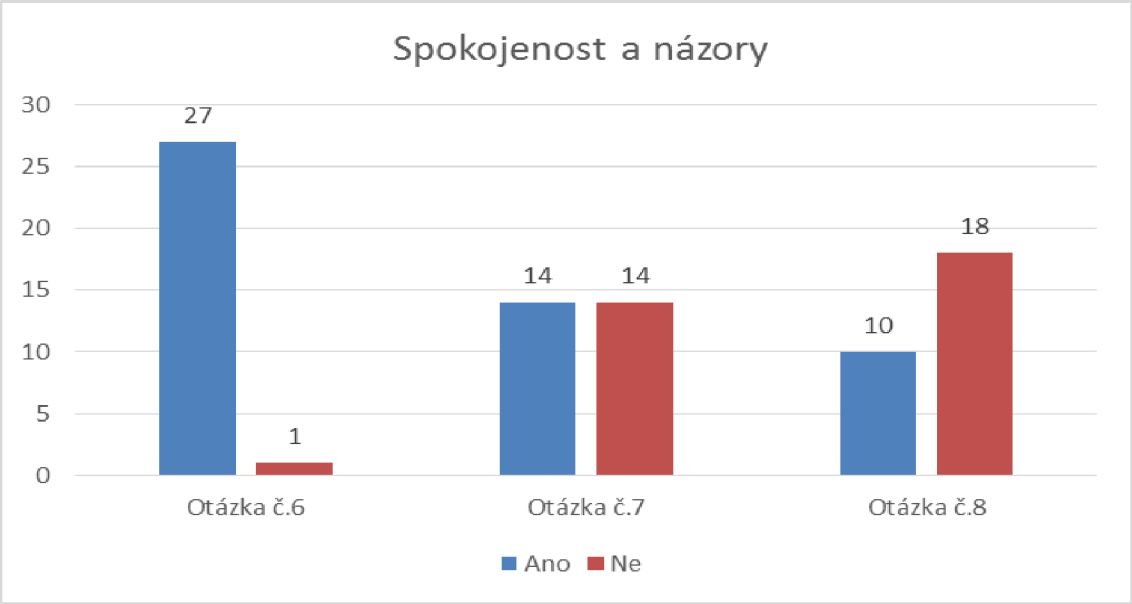
Je nutné, aby součástí vstupního školení byl praktický výcvik?	
Ano a proč?	**Ne a proč?**
Nutnost přezkoušení v praxi	Praxi vykonává denně při práci
Oživení	Již absolvováno v autoškole při získání ŘP
Zkušenosti	Zbytečné

Otázka č. 8. Je podle Vašeho názoru nutné ukončit vstupní školení zkouškou?

Varianty odpovědí: ano, ne.

Odpovědi respondentů: 10 respondentů (36 %) odpovědělo ano, 18 respondentů (64 %) odpovědělo ne (viz graf č. 14).

Z odpovědí z dotazníku, uvedlo 10 respondentů, že je nutné ukončit vstupní školení závěrečnou zkouškou. Jejich názory: *„přezkoušení znalostí, větší udržení pozornosti při výuce k dosažení závěrečné zkoušky“*. 18 respondentů nesouhlasí se závěrečnou zkouškou po absolvování vstupního školení. Podle mého názoru je závěrečná zkouška po absolvování vstupního školení dobrá a důležitá věc, pro zjištění znalostí a připravenost řidičů k praktickému provozu na pozemních komunikacích.



Graf č. 14: K otázce č. 6, 7, 8 – spokojenost a názory (zdroj: vlastní)

Otázka č. 9. Charakterizujte, prosím, stručně vaše další názory a připomínky k úrovni a obsahu stávajícího vstupního školení.

Odpovědi respondentů: Vstupní školení, jak uvedli respondenti: *„Je moc drahé, často k danému tématu neměl školitel informace ani odbornou literaturu, moc zdlouhavé a náročné na čas.“*

Část C: pravidelné školení pro řidiče

Otázka č. 1. Navštěvujete pravidelně pravidelné školení?

Varianty odpovědí: ano, ne.

Odpovědi respondentů: Všichni respondenti (100 %) odpověděli ano (viz graf č. 15).

Z odpovědi na otázku č. 1 vyplývá, že všichni z dotázaných řidičů navštěvují pravidelně pravidelná školení. Nikdo z řidičů, neabsolvoval 35 hodinové školení 1x za 5 let najednou. Tato varianta by neměla být. Absolvováním pravidelného školení, by se mělo dosáhnout průběžného a kontinuálního zdokonalování profesní způsobilosti řidičů.

Otázka č. 2. Je roční interval pravidelného školení dostačující?

Varianty odpovědí: ano, ne – jak často.

Odpovědi respondentů: 92 respondentů (92 %) odpovědělo ano. 8 respondentů (8 %) odpovědělo ne (viz graf č. 15).

Na otázku č. 2, odpověděla většina (92 %) respondentů, že roční interval konání pravidelného školení je dostačující. Jen (8%) respondentů není spokojeno s intervalem pravidelného školení. Řidiči nejvíc navrhovali prodloužit interval pravidelného školení na dobu: 1x za 5 let, 1x za 2 roky, nebo interval přizpůsobovat podle novelizací zákonů a změn. Já osobně si myslím, že interval pravidelného školení je dostačující.

Otázka č. 3. Je, podle vašeho názoru, délka pravidelného školení odpovídající?

Varianty odpovědí: ano, ne – kolik.

Odpovědi respondentů: 87 respondentů (87 %) odpovědělo ano. 13 respondentů (13 %) odpovědělo ne (viz graf č. 15).

Jak můžeme vidět z odpovědí respondentů a z grafu č. 15, tak odpovědi jsou různé. 87 % respondentů souhlasí se stávající délkou pravidelného školení (7 hodin). 13% respondentů nesouhlasí se stávající délkou pravidelného školení. Navrhovali délku pravidelného školení zkrátit na 5 hodin až 6 hodin.

Otázka č. 4. Byli jste spokojeni s prostředím, ve kterém se konalo pravidelné školení?

Varianty odpovědí: ano, ne

Odpovědi respondentů: 99 respondentů (99 %) odpovědělo ano. Jeden respondent (1 %) odpověděl ne (viz graf č. 15).

Z odpovědí na otázku č. 4, odpovědělo (99 %)respondentů, že jsou spokojeni s prostředím, ve kterém absolvovali pravidelné školení. Jen (1 %) odpovědělo, že není spokojeno. Na technickou stránku vybavenosti učeben, ve kterých se konají pravidelná

školení, dohlíží podle § 8 zákon č. 247/2000 Sb. příslušný krajský úřad, který schvaluje akreditaci školicímu středisku.

Otázka č. 5. Byli jste spokojeni s úrovní výkladu školitele při pravidelném školení?

Varianty odpovědí: ano, ne.

Odpovědi respondentů: 96 respondentů (96 %) odpovědělo ano. 4 respondenti (4 %) odpověděli ne (viz graf č. 15).

Z odpovědi na otázku č. 5 vyplývá, že respondenti, kteří absolvují pravidelné školení, jsou z velké většiny (96 %) spokojeni s úrovní výkladu školitele. A jen (4 %) respondentů jsou nespokojeni s úrovní výkladu školitele.

Otázka č. 6. Používal lektor při výkladu technické pomůcky?

Varianty odpovědí: ano, ne – jaké.

Odpovědi respondentů: Všichni respondenti odpověděli ano (viz graf č. 15).

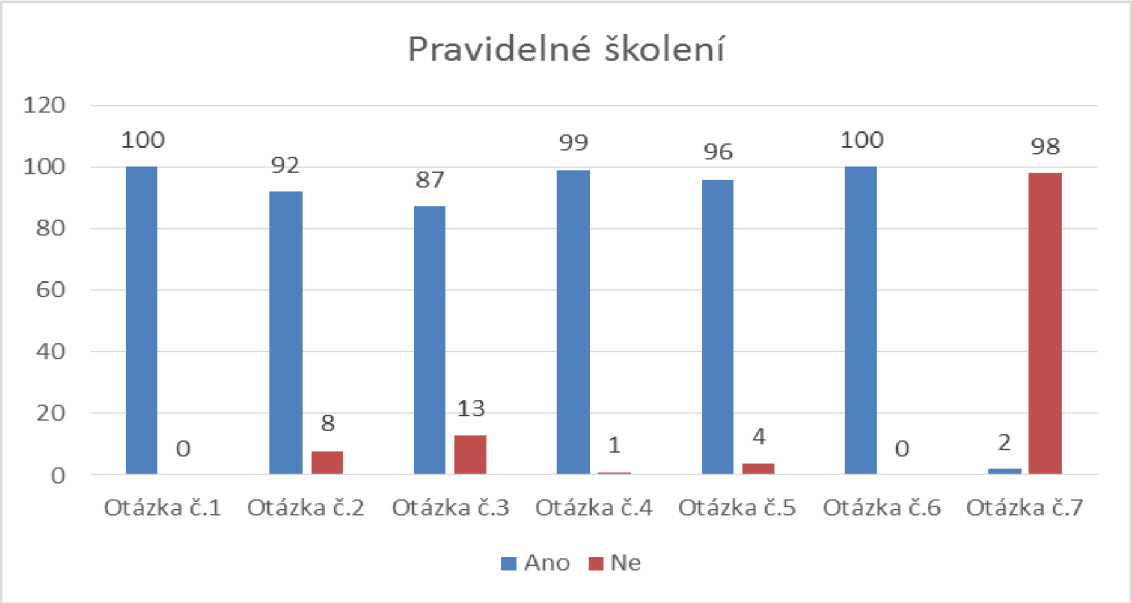
Při pravidelném školení školitelé používají běžně technické pomůcky ke svému výkladu. Nejčastější technické pomůcky jsou: počítač, projektor, modely částí motoru a jiné.

Otázka č. 7. Změnili byste obsah osnovy pravidelného školení?

Varianty odpovědí: ano, ne.

Odpovědi respondentů: 2 respondenti (2 %) odpověděli ano a 98 respondentů (98 %) odpovědělo ne (viz graf č. 15).

Na otázku č. 7 a jak vyplývá z grafu č. 15, odpověděli (2 %) dotázaných respondentů, že by změnili obsah osnovy pravidelného školení. (98 %) dotázaných respondentů by neměnili obsah pravidelného školení. Z mého pohledu učitele, bych poupravila obsah osnovy tak, aby nebyl striktně stanoven, ale aby byl pohyblivý a upravitelný pro případné změny zákonů a možnou prezentaci regionálních zvláštností.



Graf č. 15: K otázce č. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 – pravidelné školení (zdroj: vlastní)

Otázka č. **8. Jakou oblast výuky v pravidelném školení považujete za nejdůležitější?**

Otázka č. **9. Kterou oblast výuky v pravidelném školení považujete za zbytečnou?**

Na otázku č. 8, 9 odpovídali respondenti svými slovy, která jsou zaznamenána v tab. č. 8.

Tab. č. 8: K otázce č. 8, 9 – oblasti výuky v pravidelném školení (zdroj: vlastní)

Oblasti výuky	
Důležité	**Nedůležité**
Novinky	Logistika
Pravidla	Logistika - Pneumatiky
Opakování	Ekonomika provozu
Celé školení	Ekonomická jízda
Bezpečnost	
Změny v zákonech	
Prevence	
První pomoc	
Mezinárodní předpisy	
Ekonomika vozů	
Zásady bez. jízdy	

Pro odpovědi na otázku č. 8 a na otázku č. 9 byla sestavena tabulka č. 8, z které můžeme zjistit důležité oblasti výuky, které nejvíce zajímají profesionální řidiče a nedůležité, zbytečné oblasti výuky. Nedůležité oblasti výuky, jak můžeme vidět, jsou: logistika, logistika – pneumatik, ekonomika provozu, ekonomická jízda. Tyto témata už někteří respondenti absolvovali ve vstupním školení a pořád se opakují v pravidelném školení.

Otázka č. 10. Bylo by pro Vás přínosem přizvání dalšího odborníka (příslušník policie, psycholog, specialista dopravního úřadu) na pravidelné školení?

Varianty odpovědí: ano, ne.

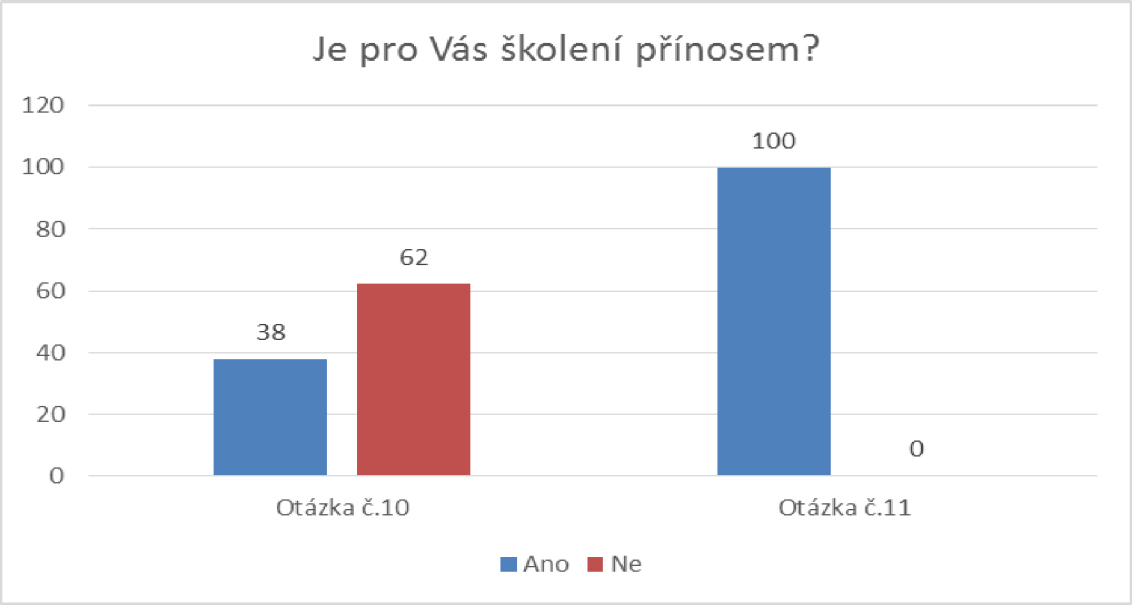
Odpovědi respondentů: 38 respondentů (38 %) odpovědělo ano a 62 respondentů (62 %) odpovědělo ne (viz graf č. 16).

Jak je uvedeno v grafu č. 16, odpovědělo 38 respondentů (38 %) ano, že by přizvali odborníka, který by byl přínosem pro pravidelné školení, 62 respondentů (62 %) by nechtěli odborníka. Respondenti uvedli, že informace od školitele jsou dostačující. Podle mého názoru jsou informace a názory od odborníků přínosem, jsou zajímavé a zpestří pravidelné školení.

Otázka č. 11. Používáte informace z pravidelného školení v praxi, je pro Vás školení přínosem?

Varianty odpovědí: ano, ne.

Odpovědi respondentů: Všichni respondenti odpověděli ano (viz graf č. 16).



Graf č. 16: K otázce č. 10, 11 – pravidelné školení přínosem (zdroj: vlastní)

Otázka č. 12. Charakterizujte, prosím, vlastními slovy vaše další pocity, dojmy z absolvovaných školení, nebo vaše připomínky k obsahu tohoto typu školení.

Odpovědi respondentů: Respondenti na otázku č. 12 odpovídali: *„školení je povinné, každé školení je přínosem, osvěžením, vždy jsou připraveny vyčerpávající informace, co se změn a novinek týče, školení by se měl zúčastnit každý řidič, nejenom profesionál, osvěžení paměti z pravidel silničního provozu, každý rok je to stejné, zbytečné tahání peněz z kapes řidičů, ze školení si vždy vezmu nové a užitečné rady, jsem pravidelně proškolen, nemusím sám něco hledat, při absolvování si oživím znalosti, nudné, zdlouhavé, školení je potřeba“.*

Z dotazníku pro řidiče bylo zjištěno, jak často řidiči absolvují školení, v jakém věku jsou profesionální řidiči a jakou skupinu motorových vozidel vlastní (viz otázky č. 1 až č. 5 v části „A“). O vstupním školení bylo zjištěno, že délka vstupního školení je dostačující. Řidiči byli spokojeni se strukturou a obsahem vstupního školení. Na praktický výcvik ve vstupním školení odpovědělo 14 řidičů, že je nutný a 14 řidičů odpovědělo, že ho není nutné absolvovat. Závěrečná zkouška po absolvování vstupního školení je nutná pro 10 řidičů a pro 18 řidičů není nutné provádět závěrečnou zkoušku (viz otázky č. 1 až č. 8 v části „B“). Z hlediska řidičů na pravidelné školení bylo zjištěno, že je dostačující: roční interval i délka pravidelného školení. Řidiči

při pravidelném školení byli s úrovní výkladu, s prostředím a s technickými pomůckami spokojeni. K tématu, jaké oblasti jsou pro řidiče nejdůležitější při pravidelných školeních a naopak jaké oblasti by z pravidelných školení vypustili, byli odpovědi různé (viz otázky č. 1 až č. 12 v části „C“).
Z výše uvedeného názoru řidičů vyplývá, že nejsou potřeba žádné změny u žádného typu školení, přesto se přikláním k názoru, který jsem prezentovala u dotazníku pro školitele.

4.6 Průzkumné šetření dotazníku – porovnání výsledků stejných otázek mezi odpověďmi školitelů a odpověďmi oslovených řidičů

Z dotazníku pro školitele a z dotazníku pro řidiče bylo vybráno pět otázek se stejným obsahem pro porovnání jejich odpovědí. Respondentů ze strany školitelů bylo 9. Ze strany řidičů odpovídalo na část „B“ 28 respondentů a na část „C“ odpovídalo 100 respondentů na stejné otázky odlišně. V grafech na svislé ose je vyznačen absolutní počet oslovených řidičů a hned vedle absolutní počet oslovených školitelů.

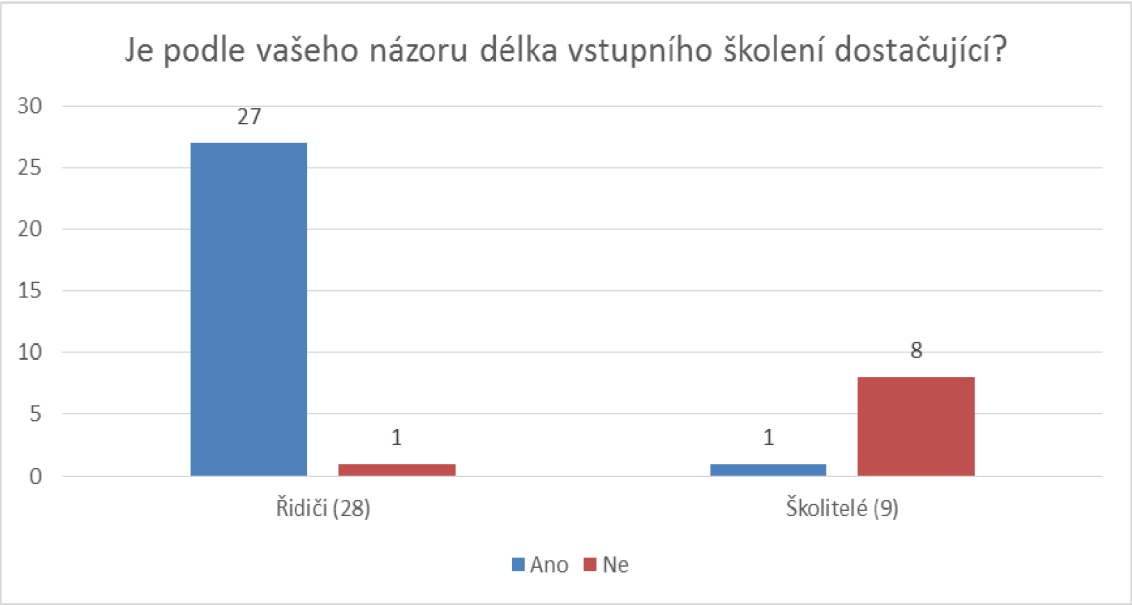
Výsledky odpovědí můžeme sledovat v grafech č. 17 až č. 21. Z části „B“ o vstupním školení byli položeny tři společné otázky. Společná otázka č. 1: **Je podle vašeho názoru hodinový rozsah vstupního školení dostačující?** (V dotazníku pro školitele byla otázka pod č. 1, v dotazníku pro řidiče byla otázka pod č. 2 v části „B“) Společná otázka č. 2: **Byli jste spokojeni s obsahem a strukturou osnovy vstupního školení?** (V dotazníku pro školitele byla otázka pod č. 3, v dotazníku pro řidiče byla otázka pod č. 3 v části „B“). Společná otázka č. 3: **Je podle Vašeho názoru nutné ukončení vstupního školení zkouškou?** (V dotazníku pro školitele byla otázka pod č. 5, v dotazníku pro řidiče byla otázka pod č. 8 v části „B“). V části „C“ o pravidelném školení byli položeny dvě společné otázky. Společná otázka č. 4: **Je roční interval pravidelného školení dostačující?** (V dotazníku pro školitele byla otázka pod č. 1, v dotazníku pro řidiče byla otázka pod č. 2 v části „C“). Společná otázka č. 5: **Je podle vašeho názoru délka pravidelného školení odpovídající?** (V dotazníku pro školitele byla otázka pod č. 2, v dotazníku pro řidiče byla otázka pod č. 3 v části „C“).

Společná otázka č. 1. Je podle vašeho názoru délka vstupního školení dostačující?

Varianty odpovědí: ano, ne – uveďte.

Odpovědi respondentů: Na společnou otázku ohledně vstupního školení 27 (96 %) respondentů z 28 respondentů odpovědělo ano. Jen jeden (4 %) respondent odpověděl ne. Jeden školitel z 9 (11 %) odpověděl ano. 8 školitelů (89 %) odpovědělo ne (viz graf č. 17).

Z odpovědi na společnou otázku č. 1 vyplývá, že řidiči jsou spokojeni s délkou vstupního školení. Zato školitelé nejsou spokojeni s délkou vstupního školení. Jak už jsme uvedli v otázce č. 1 v dotazníku pro školitele v části „B“ školitelé by vstupní školení zkrátili (viz otázka č. 1 v dotazníku pro školitele v části „B“ a viz otázka č. 2 v dotazníku pro řidiče v části „B“). Podle mého názoru by vstupní školení mohlo být kratší. Je zbytečně dlouhé.



Graf č. 17: Ke společné otázce č. 1 – délka vstupního školení (zdroj: vlastní)

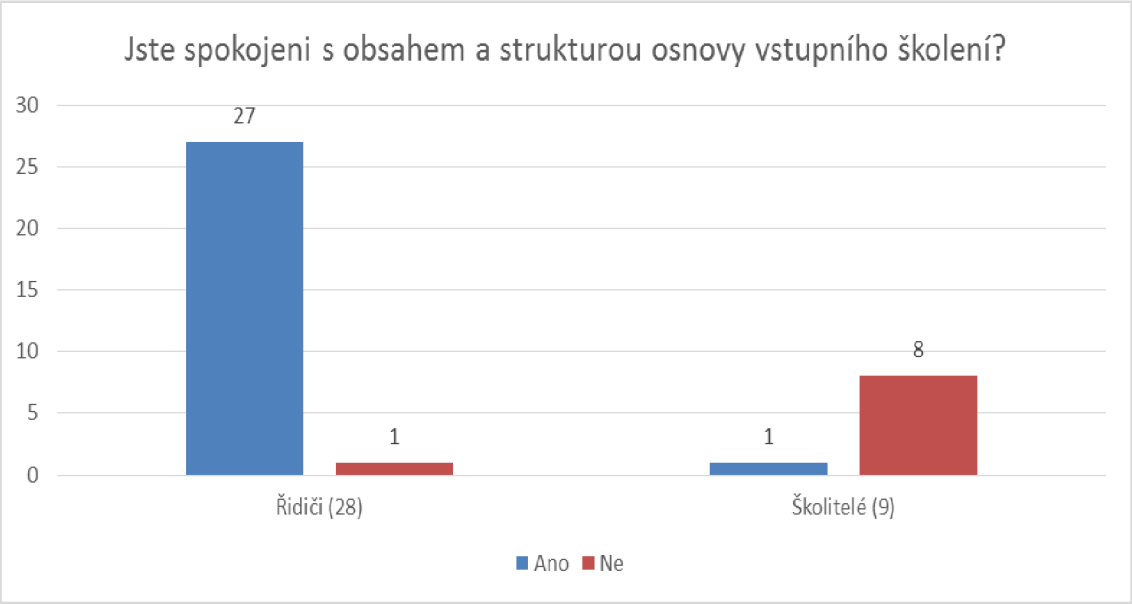
Společná otázka č. 2. Byli jste spokojeni s obsahem a strukturou osnovy vstupního školení?

Varianty odpovědí: ano, ne.

Odpovědi respondentů: Na společnou otázku č. 2 ohledně obsahu a struktury vstupního školení odpovědělo 27 (96 %) respondentů ano. Jen jeden (4 %) respondent

odpověděl ne. Z 9 školitelů odpověděl jeden (11 %) školitel ano a 8 školitelů (89 %) odpovědělo ne (viz graf č. 18).

Z odpovědi na společnou otázku č. 2 vyplývá, že řidiči jsou spokojeni s obsahem a strukturou vstupního školení. Zato školitelé nejsou spokojeni s obsahem a strukturou vstupního školení (viz otázka č. 3 v dotazníku pro školitele v části „B“ a viz otázka č. 3 v dotazníku pro řidiče v části „B“). Z grafu č. 18 můžeme vidět nepoměr mezi řidiči a školiteli. Podle mého názoru jsou na vstupním školení probíraná témata zbytečná, která řidiče až tak nemusejí zajímat.

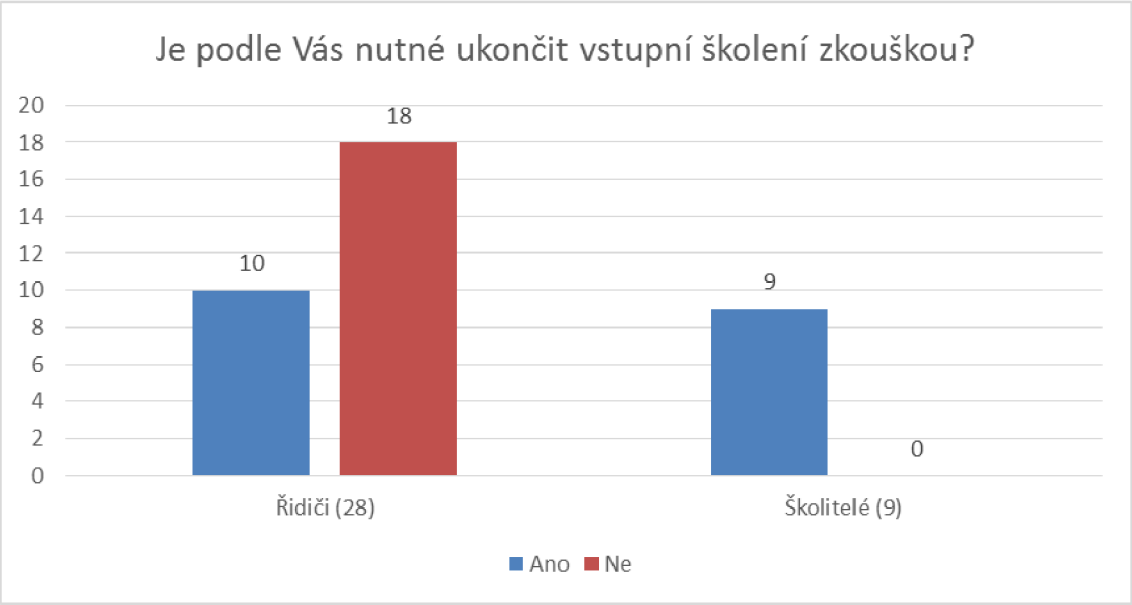


Graf č. 18: Ke společné otázce č. 2 – obsah a struktura vstupního školení (zdroj: vlastní)

Společná otázka č. 3. Je podle Vašeho názoru nutné ukončit vstupního školení zkouškou?

Varianty odpovědí: ano, ne.

Odpovědi respondentů: Na společnou otázku ohledně ukončení vstupního školení závěrečnou zkouškou odpovědělo 10 (26 %) řidičů ano a 18 (64 %) řidičů odpovědělo ne (viz graf č. 19). Ze školitelů odpověděli všichni ano, že je nutná závěrečná zkouška po absolvování vstupního školení. (viz otázka č. 5 v dotazníku pro školitele v části „B“ a viz otázka č. 8 v dotazníku pro řidiče v části „B“). Někteří řidiči si sice myslí, že není nutné zakončit vstupní školení závěrečnou zkouškou, ale všichni školitelé si myslí, že je nutné zakončení závěrečnou zkouškou. Já souhlasím v tomto případě se školiteli.

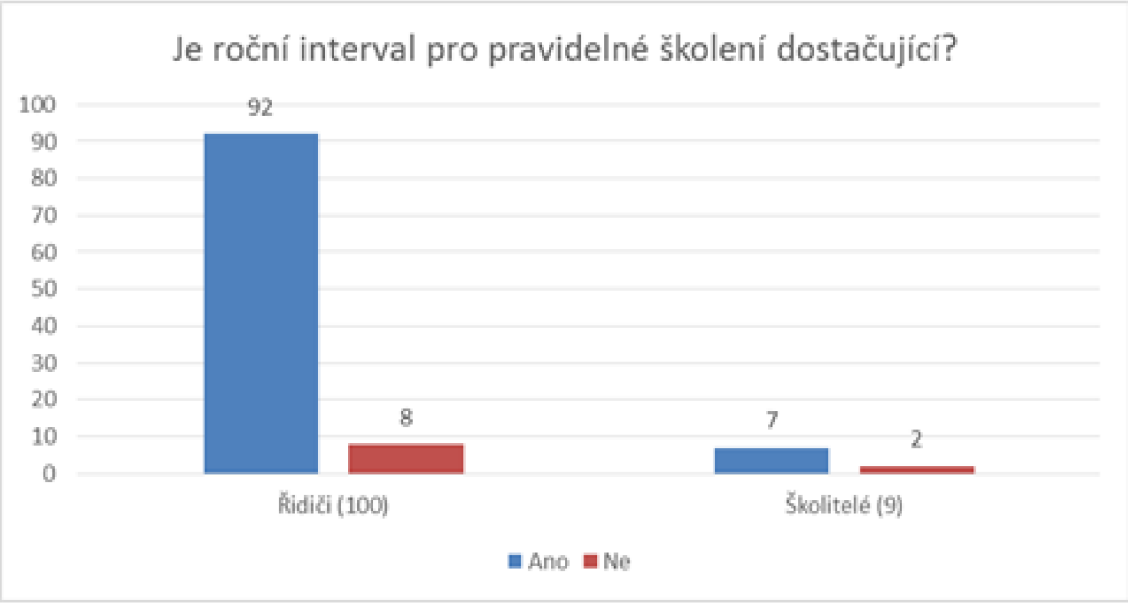


Graf č. 19: Ke společné otázce č. 3 – ukončení vstupního školení zkouškou (zdroj: vlastní)

Společná otázka č. 4. Je roční interval pravidelného školení dostačující?

Varianty odpovědí: ano, ne.

Odpovědi respondentů: Na společnou otázku ohledně ročního intervalu pravidelného školení ze 100 respondentů odpovědělo 92 (92 %) respondentů ano, 8 (8 %) respondentů odpovědělo ne (viz graf č. 20). Z 9 školitelů (respondentů) odpovědělo 7 (78 %) respondentů ano. Dva školitelé (22 %) odpověděli ne. (Viz otázka č. 1 v dotazníku pro školitele v části „C“ a viz otázka č. 2 v dotazníku pro řidiče v části „C“). Roční interval podle mého názoru je dostačující, i když někteří řidiči a školitelé s tím nesouhlasí.

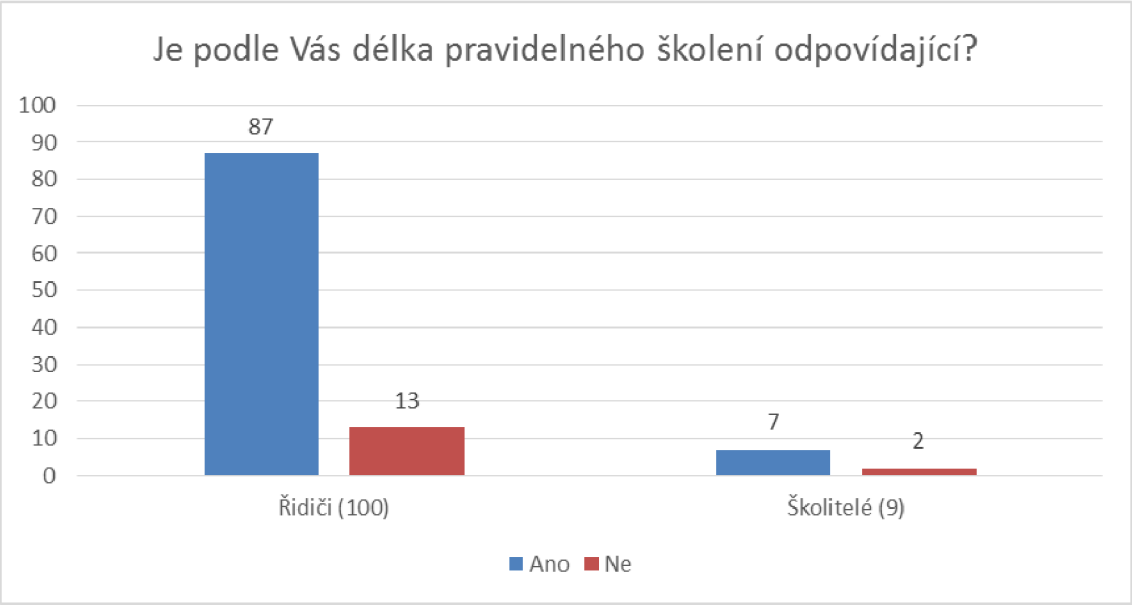


Graf č. 20: Ke společné otázce č. 4 – roční interval pravidelného školení (zdroj: vlastní)

Společná otázka č. 5. Je podle vašeho názoru délka pravidelného školení odpovídající?

Varianty odpovědí: ano, ne.

Odpovědi respondentů: Na společnou otázku ohledně délky trvání pravidelného školení ze 100 respondentů odpovědělo 87 (87 %) respondentů ano, 13 (13 %) respondentů odpovědělo ne (viz graf č. 21). Z 9 školitelů odpovědělo 7 (78 %) respondentů ano. Dva školitelé (22 %) odpověděli ne. (Viz otázka č. 2 v dotazníku pro školitele v části „C“ a viz otázka č. 3 v dotazníku pro řidiče v části „C“). Podle mého názoru je délka pravidelného školení dostačující.



Graf č. 21: Ke společné otázce č. 5 – délka pravidelného školení (zdroj: vlastní)

Souhrnná analýza společných otázek. Porovnáním výsledků stejných otázek mezi odpověďmi školitelů a odpověďmi řidičů vyplývá, že (v části „B“ o vstupním školení ze společných otázek č. 1 až 3) délka vstupního školení je dostačující pro řidiče, ale školitelé spokojeni nejsou. Vstupní školení je příliš dlouhé (viz graf č. 17). Řidiči byli spokojeni se strukturou a obsahem vstupního školení. Školitelé nejsou spokojeni (viz graf č. 18). Na otázku zda je nutné ukončit vstupní školení závěrečnou zkouškou řidiči si nemyslí, že je to až tak nutné. Školitelé jsou jednohlasně pro provádění závěrečné zkoušky (viz graf č. 19). Společná otázka č. 4 a 5 v části „C“, o pravidelném školení bylo zjištěno, zda je dostačující roční interval i délka pravidelného školení (viz graf č. 20 až 21).

Z porovnání odpovědí školitelů a oslovených řidičů je vidět podstatný rozdíl v přístupu řešení a vyplnění dotazníků. Školitelé se nad danou problematikou vždy zamysleli a těžili z dlouholetých zkušeností. Oslovení řidiči bez hlubšího zamyšlení nepociťovali potřebu změn, protože jim zkušenosti chybí. Z porovnávání odpovědí na stejné otázky vyplývá, že oslovení řidiči a školitelé mají odlišné názory na otázky č. 1, 2 a 3, které se týkají vstupního školení. Na otázky č. 4 a 5, které se vztahují na pravidelné školení, jsou odpovědi obou skupin respondentů skoro stejné.

4.7 Rozhovory s odborníky

První rozhovor byl proveden 22. 1. 2016 s panem Ing. Milanem Siverou, zkušebním komisařem na oddělení odboru dopravy náměstí Armády 23 ve Znojmě. Rozhovor byl veden na základě stručných a jasných otázek, zaměřených na získání a zdokonalování odborné způsobilosti řidičů. Samotný rozhovor trval cca 15 minut.

1) „Jaký máte celkový názor na vstupní školení?“

Jeho odpověď: „*Vstupní školení by mělo nahradit základní vojenskou službu. Bohužel vstupní školení jí nenahradí. Témata ve vstupním školení jsou z části důležitá, například zásady bezpečné jízdy, zdravotní rizika, prevence a řešení mimořádných situací, z části méně důležitá. Je to například poskytování služeb a logistiky, hospodářské prostředí a organizace dopravního trhu. Délka vstupního školení 280 hodin je zbytečná. Délka vstupního školení 140 hodin je přiměřená. Praktický výcvik je velice důležitý k prohubování řidičských dovedností v řízení motorového vozidla. Praktický výcvik by mohl být i delší. Nejenom 10 nebo 20 hodin jízd, ale i delší dobu. Zdokonalení se v řízení je dobré pro přípravu na budoucí povolání*“.

2) „Jaký máte celkový názor na pravidelné školení?“

Jeho odpověď: „*Pravidelné školení v intervalu 1x za rok je dostačující. Pravidelné školení by mělo být kratší, cca 4 až 5 hodin. Ve školení by se měly školit aktuální věci a nutné změny v zákonech, pravidlech, nové značky a podobně. Bylo by přínosné přesvědčit se, zda řidiči pochopili probranou látku a znají pravidla formou přezkoušení, nebo i testem. Je úplně zbytečné, aby se probíralo pořád dokola například téma vlivu pneumatik na bezpečnost a podobně. Osnova je zbytečně zkostnatělá, svázaná pro celé území ČR. Kdysi ministerstvo dopravy slibovalo, že osnovu k pravidelnému školení bude měnit dle aktuální situace, reagovat na danou situaci v dopravě, která na území ČR, nebo i na území kraje nastane. Bohužel osnova pravidelného školení se nemění, je pořád stejná, i když na území ČR je za minulý rok zvýšený počet dopravních nehod. Proto by se v osnově měly také probírat příčiny dopravních nehod, měla by být rozebrána prevence vzniku dopravních nehod a kritických situací a také pravidla silničního provozu. Jestliže ministerstvo dopravy nereaguje na tyto ukazatele, měl by*

mít možnost upravit si osnovu školící učitel a to podle problematiky ve svém okolí, které dobře zná a může poukázat i na konkrétní dopravní situace. V našem případě například na Znojemsku velmi nebezpečný a častý úsek dopravních nehod – Dyjská křižovatka, nebo kritický a obávaný úsek – vranovské serpentýny v zimním období. Podle mého názoru by délka pravidelného školení měla trvat 5 hodin, z toho 2 hodiny povinné témata z osnovy a 3 hodiny na témata jak uzná učitel pravidelného školení, které by se mělo konat 1x za rok".

3) „Jsou profesionální řidiči lepšími řidiči díky zdokonalování v pravidelných školeních než ostatní řidiči?"

Jeho odpověď: *„Řidiči motorových vozidel pro skupiny C, C+E, D, D+E jsou zručnější, šikovnější, ale v žádném případě nejsou lepšími řidiči než ostatní. Řidiči-profesionálové dost často obcházejí zákon, porušují pravidla a jsou agresivnější než řidiči ostatních motorových vozidel. Toto chování na pozemní komunikaci vyúsťuje ve zvýšenou dopravní nehodovost. Také bodový systém v dnešní době polevil a neplní již takovou funkci, která se od něho očekávala. Všichni řidiči by se měli vychovávat k disciplíně, ke slušnému chování a k ohleduplnosti jeden k druhému. K této výchově pomáhá nejvíce policejní kontrola, dohled na to, zda se plní zákonné povinnosti provozu na pozemních komunikacích. Výhodou absolvování pravidelných školení je, že řidiči mají přehled o změnách v zákonech, o novinkách, které se týkají jejich profese. Nemusí tedy pracně sami nikde hledat aktuální informace".*

Druhý rozhovor byl proveden 26. 1. 2016 se zástupcem znojemského dopravního inspektorátu Policie ČR npor. Ing. Rudolfem Mikulou na obecním úřadě obce s rozšířenou působností, Pražská 59, Znojmo. Rozhovor byl veden na základě stručných a jasných otázek, zaměřených zejména na nehodovost profesionálních řidičů v oblasti Znojma a jeho okolí. Samotný rozhovor trval přibližně 30 minut.

1) „Evidujete, kolik řidičů - profesionálů zavinilo dopravní nehodu (DN)?"

Jeho odpověď: *„Bohužel, neevidujeme, kolik řidičů-profesionálů zavinilo dopravní nehodu, ale evidujeme tzv. rozbor vozidel při dopravních nehodách. To znamená, že z evidence, kterou vedeme, nezjistíme, jestli řidič motorového vozidla nad 3,5 t*

nebo řidič autobusu byl viník, nebo jen účastník dopravní nehody. Z tabulky dopravních nehod za roky 2014 a 2015 (viz tab. č. 9), kterou vedeme, můžeme vyčíst, kolik bylo celkem na Znojemsku dopravních nehod, které šetřila Policie ČR, a jaká byla celková škoda na vozidlech vyčíslená v korunách. Dále je evidováno, jaký druh vozidla byl účasten na dopravní nehodě. Jak již bylo řečeno, nezjistíme, kdo nehodu zavinil. Mezi jednotlivými roky můžeme vidět i rozdíl při dopravních nehodách".

Tab. č. 9: Rozbor vozidel – dopravní nehody (zdroj: Policie ČR, Krajské ředitelství policie Jihomoravského kraje dopravní inspektorát Znojmo)

Druh vozidla	**2015**	**2014**	**ROZDÍL**
Celkem DN	895	800	95
Celková škoda	40561200 Kč	25211300 Kč	15349900 Kč
Osobní automobil	609	549	60
Autobus	11	6	5
Autobus s přívěsem	0	0	0
Nákladní automobil	35	34	1
C+E	44	41	3
Jízdní kolo	18	21	-3
Motocykl, moped	42	37	5
Jiné druhy vozidel	8	8	0

2) „Jsou profesionální řidiči lepšími řidiči díky zdokonalování na pravidelných školeních než ostatní řidiči?"

Jeho odpověď: *„Nejlepšími řidiči, podle mého názoru, jsou dvě skupiny: 1. Řidiči, kteří přepravují nebezpečný náklad v režimu ADR. 2. Řidiči se skupinou D, D+E. Ostatní řidiči jsou si v podstatě rovni. Hlavní příčiny dopravních nehod na Znojemsku je nepřiměřená rychlost, nebezpečné předjíždění, nedání přednosti v jízdě, nebezpečný způsob jízdy, nedostatečná vzdálenost mezi vozidly a technická závada na vozidle. Je jistě dobré a užitečné, aby řidiči absolvovali školení podle zákona, ale dopravci tlačí*

na řidiče, aby vše stihli a tím, porušují zákon. Řidiči jsou placeni od kilometru, ne od hodiny, což je špatně. Řidiči hledají, jak se dá zákon obejít a najet tak více kilometrů. Na zařízení digitálního tachografu dávají například magnet, aby tachograf nefungoval tak jak má, nebo řidiči jezdí na více karet, nebo na cizí karty řidiče. Řidiči jsou pak přetíženi, nevěnují se řízení, jak by měli, dívají se při řízení na filmy, píší sms zprávy, čtou noviny a provádí řadu dalších činností, které je rozptylují při řízení".

3) „Jak často Policie ČR kontroluje řidiče profesionály na pozemních komunikacích?"

Jeho odpověď: *„Každý den vyjíždí policisté zařazení v „kamion týmu" k silniční kontrole. Existují mobilní expertní jednotky MEJ organizované v každém kraji ministerstvem dopravy. Ty se specializují na kontrolu nákladních vozidel a autobusů a na jejich technický stav. Ve speciální jednotce jsou i běžní občané – odborníci, kteří spolupracují s Policií ČR. Tito odborníci pomáhají provádět speciální hloubkovou kontrolu, při které se zjišťuje technický stav vozidla, dodržování přestávek, přestupky, vážení vozidel a jiné. Postihem za nedodržení pravidel provozu je bloková pokuta v hodnotě 5000 Kč až 100 000 Kč, nebo jsou přestupky předány k řešení ve správním řízení. Východiskem by mohlo být vytvořit učební obor řidič motorových vozidel, kdy si žák od základu vyzkouší řízení motorových vozidel skupiny A, B, C, C+E, D a D+E. Tímto způsobem by mohl být nahrazen úbytek řidičů, který nastal po zrušení základní vojenské služby a připravil by tak řidiče na jejich profesi. Tím by se částečně předcházelo nebezpečným a rizikovým situacím na pozemních komunikacích. Samozřejmě bych doporučil dál provádět proškolování řidičů".*

Po ukončení rozhovorů s výše jmenovanými odborníky na dopravu bylo získáno mnoho cenných informací. Nejvíce je poukazováno na to, že chybí řidiči profesionálové. Školení jsou drahá a příliš dlouhá. Variantou by bylo vytvoření studijního oboru řidič, ve kterém by bylo zahrnuto i získání profesní způsobilosti. Opakoval se názor, že oba typy školení by měly být podrobeny revizi, některá školení zkrátit a probírat témata, která jsou aktuální s ohledem na vývoj nové legislativy a její úpravy. Tím by se částečně napomohlo, aby řidiči, kteří absolvují školení, byli lepšími řidiči než ostatní řidiči amatéři, zejména co do znalosti platnosti aktuálních novinek v silničním provozu. Dodržování předpisů by měla, podle možností, zajišťovat Policie

ČR, nebo její pomocné speciální jednotky při častějších silničních kontrolách. Myslím si, že z rozhovorů plyne, že odborníci čerpali z dlouholeté praxe a jejich názory se o ní přesvědčivě opírají. Lze se tedy domnívat, že pro získání nových řidičů profesionálů bude nutno do budoucna vytvořit více možností, jak se jimi stát. Pravděpodobně by se mohla změnit i struktura školení. Také si myslím, že pro dodržování předpisů je nejúčinnější kontrola ze strany Policie ČR.

Z obou rozhovorů je jednoznačně poznat, že se tito oslovení odborníci skvěle orientují v dopravní problematice a není jim lhostejné, jakým způsobem proškolování řidičů probíhá. Jejich názory plně podporuji.

4.8 Vyhodnocení navrhovaného opatření z průzkumného šetření

Vyhodnocení průzkumné části je rozděleno na několik částí průzkumného šetření.

1. Vyhodnocení absolvování pravidelného školení, kde bylo absolvováno sedmihodinové pravidelné školení a které se konalo 26. 1. 2016 od 7:00 hod. do 14:30 hod. Školitelem byl lektor školicího střediska ZDS PSOTA pan Josef Portl. Pomocí výuky přinesl lektor řidičům, kteří se pravidelného školení zúčastnili, nejenom výklad předepsaných výukových témat (viz tab. č. 4), ale i celkový přehled o aktuálních novinkách. Absolvování pravidelného školení bylo přínosem a informace mohou být uplatněny v praxi v silničním provozu.

2. Vyhodnocení průzkumného šetření pomocí dotazníku pro školitele a oslovené řidiče (viz příloha č. 13 a č. 14). Bylo osloveno 9 školitelů z různých akreditovaných středisek ve Znojmě. Z dotazníku pro školitele bylo zjištěno, jak často školitelé školí vstupní a pravidelné školení, jak dlouhou mají školitelé praxi ve svém oboru a jakými metodami a prostředky provádí výuku. Podle školitelů bylo zjištěno, že délka vstupního školení je příliš dlouhá. Praktický výcvik ve vstupním školení a závěrečná zkouška po absolvování vstupního školení je nutná. Z hlediska školitele bylo zjištěno, že pravidelné školení je dostačující a to jak roční interval, tak délka samotného pravidelného školení. Úroveň a aktivita řidičů je dostatečná. K tématům struktury a osnovy pravidelného školení měli lektoři různé názory. Lze tedy usoudit, že z pohledu

školitele je školení řidičů důležitá a nutná věc pro zajištění bezpečnosti na pozemních komunikacích. U pravidelného školení bylo patrné, že školitelé by v tomto případě navrhovali změnu struktury učební osnovy. Z mého pohledu se rovněž domnívám, že vstupní školení by nemuselo být tak dlouhé a některé výukové předměty bych vyměnila za předměty, které by byly více spjaty s praxí.

3. Vyhodnocení výsledků shodných otázek mezi odpověďmi školitelů a odpověďmi oslovených řidičů. Na společnou otázku č. 1. „Je podle vašeho názoru délka vstupního školení odpovídající?“ Společná otázka č. 2. „Byli jste spokojeni se strukturou a obsahem vstupního školení?“ Společná otázka č. 3. „Je podle Vašeho názoru nutné ukončit vstupní školení závěrečnou zkouškou?“, byly odpovědi respondentů odlišné. Respondenti na společnou otázku č. 4. „Je roční interval konání pravidelného školení dostačující?“ Na společnou otázku č. 5. „Je podle Vašeho názoru délka pravidelného školení odpovídající?“ odpověděli shodně.

4. Vyhodnocení rozhovorů. Rozhovory na téma zdokonalování odborné způsobilosti řidičů a jejich problémy při řízení motorových vozidel s oslovenými odborníky bylo velice přínosné. Oslovení odborníci měli připomínky k nedostatkům řidičů profesionálů, k absolvování zbytečně dlouhých školení, k jejich náročné a vytížené pracovní náplni a v neposlední řadě také k nehodovosti těchto řidičů. Stručně a výstižně byly specifikovány jejich názory na danou problematiku, které se shodují i s mým pohledem na věc.

4.9 Vytvoření nových modulů vstupního a pravidelného školení

Akreditované školicí středisko má vytvořený písemný plán pro zajištění výuky a výcviku. Tento plán školení je pevně daný a schválený krajským úřadem. Učební osnova a celkový rozsah vstupního školení je uveden ve vyhlášce č. 156/2008 Sb.

Při vytváření návrhu nového modulu **vstupního školení** se vychází zejména z analýzy dotazníků, v nichž odpovídali řidiči a lektoři vstupního školení. Je navržen a změněn hodinový rozsah a témata výuky původního vstupního školení. Vstupní školení je rozděleno na výuku společnou a na výuku zvláštní pro danou skupinu

motorových vozidel. Nový modul ve vstupním školení počítá jen s počtem 70 hodin, nikoliv s počtem 140 hodin (viz příloha č. 6). Školení 280 hodin je nahrazeno rovněž 70 hodinami školení (viz příloha č. 7). Rozšiřující vstupní školení je zachováno v rozsahu 35 hodin. Praktický výcvik pak v počtu 10 hodin a závěrečná zkouška by rovněž zůstala. V tab. č. 10 je vstupní školení v rozsahu 70 hodin s novými tématy.

Tab. č. 10: Nový modul vstupního školení v rozsahu 70 hodin (zdroj: vlastní)

	Společná část	C1, C1+E, C, C+E	D1, D1+E, D, D+E
Teorie pokročilého racionálního řízení a zásad bezpečné a defenzivní jízdy	4	6	6
Uplatnění vnitrostátních a mezinárodních právních předpisů vztahujících se k silniční dopravě	4	6	6
Bezpečnost provozu a ekologický provoz vozidla	4	7	7
Zdravotní rizika a jejich předcházení v provozu na pozemních komunikacích	4	5	6
Prevence a řešení mimořádných událostí v provozu na pozemních komunikacích	4	2	2
Pravidla silničního provozu v ČR	2	2	2
Mezinárodní pravidla silničního provozu v EU	2	3	3
Opakování a přezkoušení	1	4	3
Výuka celkem	25	35	35
Výcvik		10	10

Podstatná změna nového návrhu vstupního školení od původního vstupního školení je v celkovém rozsahu školení a ve výukových tématech vstupního školení. Výuková témata, která jsou v původním školení ze školení vypuštěna: poskytování služeb a logistiky, hospodářské prostředí a organizace dopravního trhu a sociálně – právní prostředí v silniční dopravě. Výuková témata, která nahrazují původní obsah: pravidla silničního provozu v ČR, mezinárodní pravidla silničního provozu v EU,

opakování a přezkoušení. Porovnání obsahu s původním obsahem vstupního školení je znázorněno v příloze č. 3 s tab. č. 10.

Při sestavování návrhu nového modulu **pravidelného školení** se vychází především z analýzy dotazníků, v nichž odpovídali řidiči a lektoři. Interval pravidelného školení by zůstal zachován v rozsahu 7 hodin, 1x za rok. Z toho fixních témat daných učební osnovou krajského úřadu by bylo ponecháno 5 hodin. Lektor by si sám určoval aktuální témata ve 2 zbývajících hodinách (viz tab. č. 11). Podstatná změna navrhovaného modulu výukových témat, která jsou vyměněna (viz tab. č. 4): hospodářské prostředí a organizace dopravního trhu a sociálně – právní prostředí v silniční dopravě. Výuková témata, která jsou nahrazena v novém navrhovaném modulu těmito tématy: řešení kritických situací na pozemních komunikacích v určitém území a opakování. Opakování zahrnuje aktuální téma, které řidiče zajímá, opakování, přezkoušení znalostí a odpovědi na dotazy. Témata by si mohl školitel měnit podle aktuální situace.

Podstatné změny navrhovaných modulu školení (viz výše) jsou především změna učebního obsahu a zkrácení rozsahu výuky školení.

Tab. č. 11: Nový modul pravidelného školení (zdroj: vlastní)

Číslo hod.	**Téma určuje**	**Vyučované téma**
1	krajský úřad	Defenzivní přístup k řízení motorových vozidel.
2	krajský úřad	Prevence a řešení mimořádných událostí v provozu na pozemních komunikacích.
3	krajský úřad	Ekonomika provozu v návaznosti na zásady bezpečné jízdy.
4	krajský úřad	Uplatnění vnitrostátních a mezinárodních předpisů vztahujících se k silniční dopravě.
5	krajský úřad	Pravidla silničního provozu výklad a užití v praxi dopravní předpisy v ČR a jiných států. Změny zákona.
6	lektor školení	Řešení kritických situací na pozemních komunikacích v určitém území. Témata, která řidiče zajímají. Řešit jejich nedostatky.
7	lektor školení	Opakování, přezkoušení znalostí a dotazy.

Z navrhovaných modulů školení plyne, že školení by mohla být v řadě případů optimalizována, nebo přímo zkrácena tak, aby jejich obsah splňoval aktuální požadavky na profesionální řidiče a aby byl také snáze zapamatovatelný pro účastníky jednotlivých školení. Z navrhovaných modulů vstupního a pravidelného školení a z dalších získaných dat bude připravena diskuze pro ostatní lektory a kolegy, kteří provozují autoškoly a školicí střediska. Tato diskuze by probíhala v rámci zasedání asociace autoškol. Při diskuzi se budu snažit získat také jejich názor a hledat společnou linii v dalším možném postupu při prosazování potřebných změn. S výsledky bude rovněž seznámena odpovědná pracovnice paní Ing. Martina Fausová na Krajském úřadu Jihomoravského kraje, odboru dopravní správy, oddělení dopravně správních agend.

Závěr

V **teoretické části** této diplomové práce, v její první kapitole je popsáno, jak řidič motorového vozidla skupiny B může rozšířit své řidičské oprávnění na skupinu vozidel C, C+E, D, D+E a jejich podskupiny. Řidič tedy musí absolvovat kurz v autoškole pro získání odborné způsobilosti k řízení motorového vozidla. Řidič také musí zdárně složit závěrečnou zkoušku pro danou skupinu motorového vozidla, kdy po absolvování závěrečné zkoušky řidič požádá o vydání řidičského průkazu se zapsanou skupinou.

V druhé kapitole je popsáno, co musí řidič splnit, aby mohl vykonávat povolání profesionálního řidiče. Musí absolvovat vstupní školení a následně pravidelná školení. Tato školení zabezpečuje akreditované školicí středisko pod záštitou krajského úřadu. Po absolvování vstupního školení 280 hodin, 140 hodin, nebo 45 hodin získá řidič profesní způsobilost pro danou skupinu, která se zapíše do řidičského oprávnění. Tuto profesní způsobilost musí zdokonalovat. Každý rok musí absolvovat sedmihodinové pravidelné školení. Všechny tyto požadavky musí řidič absolvovat podle zákona č. 247/2000 Sb.

Dále jsou v teoretické části, ve třetí kapitole popsány problémy, které řidiče nejvíc trápí a legislativa, kterou musí dodržovat a plnit. Je to zejména zdravotní stav řidičů, technický stav vozidla, AETR, bodový systém, postihy a nehodovost.

V praktické části ve čtvrté kapitole se diplomová práce zabývá problematikou získávání a zdokonalování profesní způsobilosti řidičů se všemi úskalími a nedostatky. Poukazuje na reálnou úroveň vzdělávání profesionálních řidičů a dopady v praxi s ohledem na platnou legislativu v ČR.

Absolvováním pravidelného školení je získáno mnoho cenných informací ze strany lektora o nových zákonech a novelách, které řidiči mohou uplatnit v praxi. Je zde také vidět, že nejnovější novinky si musí školitel vyhledávat sám z internetu, že ke školení nejsou přesné odborné publikace, které by pevně upravovaly kostru a náplň školení. Jsou zde uvedeny poznatky o tom, co řidiče na pravidelném školení nejvíce zajímalo a na co se nejvíce ptali školitele, který vysvětloval jejich otázky všem zúčastněným řidičům.

V dotazníkovém šetření pro školitele byly kladeny cílené otázky k zjištění nedostatků v jednotlivých typech školení při proškolování odborné způsobilosti. Formou anonymních dotazníků pro školitele, bylo osloveno 9 školitelů, kteří provádějí vstupní i pravidelné školení. Je zjištěno, že školitelům se nelíbí délka a obsah vstupního školení. U pravidelného školení by si školitelé rádi upravovali aspoň z části předmětový obsah školení sami. Odpovědi a připomínky školitelů byly vyhodnoceny a zaneseny do grafů a tabulek.

V **dotazníkovém šetření oslovení řidiči** (100 respondentů) odpovídali na cílené otázky týkajících se všeobecných informací oslovených řidičů o vstupním školení (odpovídalo jen 28 řidičů, kteří absolvovali vstupní školení) a o pravidelném školení. Na otázky ohledně vstupního školení odpovídali respondenti, že je vstupní školení vyhovující. U pravidelného školení by respondenti zkrátili délku trvání školení a dali by větší prostor pro opakování a přezkoušení.

Další část šetření **porovnáním výsledků stejných otázek mezi odpověďmi školitelů a odpověďmi řidičů** vyplývá, že ve společných otázkách v oblasti vstupního školení (délka, struktura, obsah školení a ukončení školení závěrečnou zkouškou) jsou oslovení řidiči spokojeni s délkou a strukturou školení. Na otázku, zda je nutné ukončit vstupní školení závěrečnou zkouškou byly odpovědi spíše negativní. Na otázky ohledně vstupního školení školitelé nebyli spokojeni s délkou vstupního školení. Je moc dlouhá a potřebovala by zredukovat na kratší interval. Struktura a obsah vstupního školení je moc rozsáhlá a některá daná témata jsou pro řidiče nezajímavá. Závěrečná zkouška je důležitá pro ukázání znalostí po absolvování vstupního školení. Společnými otázkami o pravidelném školení (roční interval a délka školení) bylo zjištěno, že jsou skoro shodné v odpovědích obou skupin respondentů.

Z rozhovorů oslovených odborníků je nejvíce poukazováno na to, že chybí řidiči profesionálové. Školení jsou drahá a příliš dlouhá. Variantou by bylo vytvoření studijního oboru řidič, ve kterém by bylo zahrnuto i získání profesní způsobilosti. Opakoval se názor, že oba typy školení by měly být podrobeny revizi, některá školení zkrátit a probírat témata, která jsou aktuální s ohledem na vývoj nové legislativy a její úpravy. Tím by se částečně napomohlo, aby řidiči, kteří absolvují školení, byli lepšími řidiči než ostatní řidiči amatéři, zejména co do znalosti platnosti aktuálních novinek

v silničním provozu. Dodržování předpisů by měla, podle možností, zajišťovat Policie ČR nebo její pomocné speciální jednotky při častějších silničních kontrolách.

Závěr z **vyhodnocení průzkumného šetření** ukázal, že povolání profesionálního řidiče není vůbec jednoduché a obsahuje v sobě celou řadu požadavků na znalosti, ale také na psychiku a kvalitu osobnosti jako celku. Cesta k získání profesního oprávnění je zdlouhavá a finančně i časově velice náročná. Pro člověka, který si má vše zařizovat a financovat sám, je získání odborné způsobilosti velice namáhavé, někdy až nemožné. V některých případech, kdy žadatel nechodí do práce a je na Úřadě práce ČR, může být žadateli právě tímto úřadem uhrazen rekvalifikační kurz k získání odborné způsobilosti. Zrušením základní vojenské služby se ukazuje, že chybí učební obor, kde by se řidiči profesionálové přímo vychovávali. Ze stran tvůrců legislativy chybí jakákoliv snaha o případnou revizi stávající osnovy školení. Za dlouholeté období trvání současného systému proškolování nedošla ze strany legislativců žádná žádost o zpětnou vazbu od lektorů, ani nedošel žádný návrh případných změn, který by vhodnou úpravou systému napomohl zastavit výrazný pokles profesionálních řidičů na trhu práce. Například zavedení zmíněného učebního oboru „profesionální řidič“ by mohlo být prvním krokem.

Na základě šetření je vytvořen **nový modul vstupního školení a nový modul pravidelného školení** podle názorů respondentů z dotazníků a oslovených odborníků z rozhovorů. Sumarizuje a vyhodnocuje názory na stávající úroveň vzdělávání profesionálních řidičů a to vyučujícím personálem, dopravními odborníky, ale také samotnými účastníky těchto školení. Výsledky šetření jasně ukazují, že změny jsou požadovány jednoznačnou většinou vyučujících, účastníků školení i dopravních odborníků a to jednak v celkové úrovni stávajícího stavu výuky v procesu zdokonalování odborné způsobilosti profesionálních řidičů, zajištění její efektivity a je zde zaznamenán požadavek potřeby eventuálních úprav jak v učební osnově, tak v časovém rozvržení celkové délky jednotlivých druhů, zejména vstupního, školení.

Přínosem této diplomové práce je komplexnost a autentičnost výsledků šetření v celé oblasti dalšího vzdělávání profesionálních řidičů. Získané výsledky umožnily vytvořit ucelený návrh modulů vstupního (viz tab. č. 10) a pravidelného školení (viz tab. č. 11). Právě v obsahu učebních osnov a časových délek jsou jednotlivé školení

upraveny tak, aby školení byla co nejefektivnější a řidiči z nich byli schopni vytěžit, pokud možno, maximum pro další úspěšnou praxi profesionálního řidiče. Za celou dobu existence současného způsobu vedení výuky profesionálních řidičů nedošlo prakticky k žádným legislativním změnám. Není mi znám žádný veřejně přístupný materiál, který by takto souhrnně, nebo dílčím způsobem analyzoval úroveň a přínos tohoto typu vzdělávání pro profesionální řidiče. Tato diplomová práce tyto výstupy, byť pouze v regionální rovině, poskytuje. Vzhledem k tomu, že případné změny výuky jsou dány zákonem č. 247/2000 Sb., jsou možnosti jednotlivce ovlivnit případné změny velmi omezené. Přesto jsem se rozhodla, že veškerá získaná data z této diplomové práce budu prezentovat na některém ze zasedání asociace autoškol, z nichž řada provozuje i školicí střediska. Budu se snažit zavést na toto téma diskuzi s kolegy lektory, získat také jejich názor a hledat společnou linii v dalším možném postupu při prosazování potřebných změn. S výsledky diskuze i s celou diplomovou prací bude seznámena odpovědná pracovnice paní Ing. Martina Fausová na Krajském úřadu Jihomoravského kraje, odboru dopravní správy, oddělení dopravně správních agend. Při plánování nového vytvoření školení se mohou inspirovat už zjištěnými daty.

Cílem mé diplomové práce bylo zhodnocení analytických výstupů z náslechů reálných pravidelných školení, dotazů na profesionální řidiče, školitele, úředníky dopravních úřadů. Tyto výstupy poukazují na reálnou úroveň vzdělávání profesionálních řidičů a dopady v praxi s ohledem na platnou legislativu v ČR, jeho případné nedostatky a náměty které by mohly přispět k jeho zlepšení. Stanovení cílů v diplomové práci bylo dosaženo a zjištěno z reálného šetření. Z dosažených informací byl navržen nový modul vstupního a pravidelného školení.

Získávání a zdokonalování odborné způsobilosti řidičů není jednoduché a nese s sebou celou řadu úskalí jako je například průměrné ohodnocení tohoto povolání, časová a finanční náročnost k získání profesní způsobilosti a vysoké nároky na psychiku i celkovou odpovědnost řidiče v dnešním náročném silničním provozu. Tyto faktory vedou k tomu, že profesionálních řidičů začíná být kritický nedostatek.

Seznam použité literatury

Odborná literatura

1. BENEŠ, Milan. *Andragogika*. Vyd. 1. Praha: Grada, 2008. 135 s. Pedagogika. ISBN 978-80-247-2580-2.

2. BUĎA, Jan. *Jak předcházet bezpečnostním rizikům v silniční dopravě*. [2. vyd.]. Praha: Vogel, [2009]. 95 s. ISBN 978-80-86411-82-8.

3. BUŠTA, Pavel a KNĚŽÍNEK, Jan. *Zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel s komentářem a souvisejícími předpisy*. 3., aktualiz. vyd. Praha: Venice Music Production, 2010. 188 s. ISBN 978-80-904270-0-6.

4. HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Vyd. 1. Praha: Portál, 2005. 223 s. ISBN 80-7178-542-3.

5. HOSKOVEC, Jiří, POUR, Jiří a ŠTIKAR, Jiří. *Výcvik řidičů a psychologie*. 2. doplněné vyd. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1972. 234 s.

6. CHORVÁT, František a ORLÍK, Juraj. *Člověk za volantem*. 1. české vyd. Praha: Nadas, 1982. 142 s. Knižnice motoristů.

7. KRUPIČKA. V., *Příprava nových řidičů v České republice - porovnání s přípravou řidičů v zahraničí.* Brno: Masarykova univerzita, Fakulta pedagogická, Katedra didaktických technologií, 2011.

8. MUŽÍK, Jaroslav. *Andragogická didaktika*. Vyd. 1. Praha: Codex Bohemia, 1998. 271 s. ISBN 80-85963-52-3.

9. MUŽÍK, Jaroslav. *Didaktika profesního vzdělávání dospělých*. 1. vyd. Plzeň: Fraus, 2005. 202 s. ISBN 80-7238-220-9.

10. PORADA, Viktor a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. 378 s. Vysokoškolská právnická učebnice. ISBN 80-7201-212-6.

11. PRŮCHA, Jan. *Přehled pedagogiky: úvod do studia oboru*. 3., aktualiz. vyd. Praha: Portál, 2009. 271 s. ISBN 978-80-7367-567-7.

12. PRŮCHA, Jan. *Srovnávací pedagogika*. Vyd. 1. Praha: Portál, 2006. 263 s. ISBN 80-7367-155-7.

13. PRŮCHA, Jan a VETEŠKA, Jaroslav. *Andragogický slovník*. Vyd. 1. Praha: Grada, 2012. 294 s. ISBN 978-80-247-3960-1.

14. SKALKOVÁ, J., *Obecná didaktika: vyučovací proces, učivo a jeho výběr, metody, organizační formy vyučování*. 2., rozš. a aktualiz. vyd., [V nakl. Grada] vyd. 1. Praha: Grada, 2007, 322 s. ISBN 978-80-247-1821-7.

15. ŠIROKÝ, Jaromír a kol. *Technologie dopravy*. Upr. vyd. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2013. 281 s. ISBN 978-80-86530-91-8.

16. ŠTIKAR, Jiří, HOSKOVEC, Jiří a POUR, Jiří. *Psychologie bezpečné jízdy*. 1. vyd. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1981. 180 s. Knižnice motoristů.

17. ŠTIKAR, Jiří, HOSKOVEC, Jiří a ŠMOLÍKOVÁ, Jana. *Psychologická prevence nehod: (teorie a praxe)*. Vyd. 1. Praha: Karolinum, 2006. 218 s. ISBN 80-246-1096-5.

18. ŠUCHA, Matúš et al. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Vyd. 1. Praha: Grada, 2013. 216 s. Psyché. ISBN 978-80-247-4113-0.

19. VALIŠOVÁ, Alena a kol. *Pedagogika pro učitele*. Vyd. 1. Praha: Grada, 2007. 402 s. Pedagogika. ISBN 978-80-247-1734-0.

20. WEIGEL, O. *Autoškola 2012. Pravidla, značky, testy.* Brno: CPress, 2012. 47 s. ISBN 978-80-264-0005-9.

Legislativní rámec

1. Zákon č. 247/2001 Sb., o získání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, ve znění pozdějších předpisů.

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

3. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

4. Zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon).

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

6. Vyhláška č. 167/2002 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb.

7. Vyhláška č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách

8. Vyhláška ministra zahraničních věcí o Evropské dohodě o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR). Mezinárodní dohoda AETR o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě mimo EU.

9. Nařízení EPR č. 561/2006 Sb., o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě na území.

Internetové zdroje

1. ABC: Žáka autoškoly. *ABC: Žáka autoškoly* [online]. Praha: Pražské autoškoly, 2016 [cit. 2016-01-12]. Dostupné z: http://www.abeceda-autoskoly.cz/Skupiny-RP

2. BESIP: Ministerstvo dopravy. *BESIP: Ministerstvo dopravy* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, 2012 [cit. 2016-03-29]. Dostupné z: http://www.ibesip.cz/cz/profesionalni-ridic

3. Katedra psychologie: Nehodovost profesionálních řidičů a vybrané psychické a somatické faktory. In: ŠUCHA, Matúš. *Katedra psychologie: Nehodovost profesionálních řidičů a vybrané psychické a somatické faktory* [online]. 2015. Olomouc: Dopravně-psychologický seminář, Olomouc, 2015, s. 21 [cit. 2016-01-12]. Dostupné z: http://www.raplus.eu/file/prezentace-seminar-osobnost-ridice-v-kontextu-zvysovani-bezpecnosti-dopravy-pre6/

4. Ministerstvo dopravy: internetový portál ministerstva dopravy. *Ministerstvo dopravy: internetový portál ministerstva dopravy* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, 2013 [cit. 2016-01-12]. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/D9A4D1B9-6C9E-4137-9A00-32B5EF264603/0/23_2013160PPZR_1_1_Stanovisko.pdf

5. Pardubice: Oficiální internetový portál Pardubice. *Pardubice: Oficiální internetový portál Pardubice* [online]. Pardubice: Pardubice, 2014 [cit. 2016-01-20]. Dostupné z: http://www.pardubice.eu/urad/konik/doprava/pravidla-silnicniho-provozu/jake-doklady-musim-mit-u-sebe-pri-rizeni-motoroveho-vozidla/

6. Zlínský kraj: Oficiální internetový portál Zlínského kraje. *Zlínský kraj: Oficiální internetový portál Zlínského kraje* [online]. Zlín: Zlínský kraj, 2016 [cit. 2016-01-12]. Dostupné z: http://www.kr-zlinsky.cz /odborna-zpusobilost-cl-101.html

7. 12 bodů.cz: Vše o bodovém systému nejen pro vybodované řidiče. *12 bodů.cz: Vše o bodovém systému nejen pro vybodované řidiče*[online]. 2016 [cit. 2016-01-12]. Dostupné z: http://www.12bodu.cz/bodove-prestupky.php

Seznam tabulek a grafů

Tab. č. 1: Celkový rozsah vstupního školení podle věku řidiče motorového vozidla (zdroj: § 47 zákona č. 247/2000 Sb.) 27
Tab. č. 2: Teoretická (výuková) část vstupního školení na motorovém vozidle (zdroj: § 46 odst. 1, 2 zákona č. 247/2000 Sb.) 28
Tab. č. 3: Praktická (výcviková) část vstupního školení na motorovém vozidle (zdroj: § 46 odst. 1, 2 zákona č. 247/2000 Sb.) 29
Tab. č. 4: Témata v sedmihodinovém pravidelném školení (zdroj: Lektor Josef Portl) . 46
Tab. č. 5: K otázce č. 1 – změny v hodinovém rozsahu vstupního školení (zdroj: vlastní) 49
Tab. č. 6: K otázce č. 5 – názory lektorů na závěrečnou zkoušku ve vstupním školení (zdroj: vlastní) 51
Tab. č. 7: K otázce č. 7 – praktický výcvik (zdroj: vlastní) 65
Tab. č. 8: K otázce č. 8, 9 – oblasti výuky v pravidelném školení (zdroj: vlastní) 69
Tab. č. 9: Rozbor vozidel – dopravní nehody (zdroj: Policie ČR, Krajské ředitelství policie Jihomoravského kraje dopravní inspektorát Znojmo) 80
Tab. č. 10: Nový modul vstupního školení v rozsahu 70 hodin (zdroj: vlastní) 84
Tab. č. 11: Nový modul pravidelného školení (zdroj: vlastní) 86

Graf č. 1: K otázce č. 1, 2, 3, 4 – školení řidičů (zdroj: vlastní) 48
Graf č. 2: K otázce č. 2, 3, 4 – vstupní školení (zdroj: vlastní) 51
Graf č. 3: K otázce č. 1, 2 – pravidelné školení (zdroj: vlastní) 53
Graf č. 4: K otázce č. 4 – udržení pozornosti (zdroj: vlastní) 54
Graf č. 5: K otázce č. 5 – počet lektorů s úrovní pozornosti řidičů (zdroj: vlastní) 55
Graf č. 6: K otázce č. 6, 7 – úroveň znalostí a aktivita (zdroj: vlastní) 56
Graf č. 7: K otázce č. 1 – skupiny ŘO (zdroj: vlastní) 58
Graf č. 8: K otázce č. 2 – věk řidičů (zdroj: vlastní) 59
Graf č. 9: K otázce č. 3 – délka statusu profesionálního-řidiče (zdroj: vlastní) 60
Graf č. 10: K otázce č. 4 – absolvování školení (zdroj: vlastní) 61
Graf č. 11: K otázce č. 5 – výběr školení (zdroj: vlastní) 62
Graf č. 12: K otázce č. 1 – rozsah vstupního školení (zdroj: vlastní) 63

Graf č. 13: K otázce č. 2, 3, 4 – vstupní školení (zdroj: vlastní) 64
Graf č. 14: K otázce č. 6, 7, 8 – spokojenost a názory (zdroj: vlastní) 66
Graf č. 15: K otázce č. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 – pravidelné školení (zdroj: vlastní) 69
Graf č. 16: K otázce č. 10, 11 – pravidelné školení přínosem (zdroj: vlastní) 71
Graf č. 17: Ke společné otázce č. 1 – délka vstupního školení (zdroj: vlastní) 73
Graf č. 18: Ke společné otázce č. 2 – obsah a struktura vstupního školení (zdroj: vlastní) 74
Graf č. 19: Ke společné otázce č. 3 – ukončení vstupního školení zkouškou (zdroj: vlastní) 75
Graf č. 20: Ke společné otázce č. 4 – roční interval pravidelného školení (zdroj: vlastní) 76
Graf č. 21: Ke společné otázce č. 5 – délka pravidelného školení (zdroj: vlastní) 77

Seznam zkratek

AETR	Accord Européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des Transports internationaux par Route (z francouzštiny)
B	řidičské oprávnění pro skupinu osobní automobily
EPR	Evropský parlament a Rada
R	rozšíření (řidičského oprávnění)
ŘP	řidičský průkaz
SME	Stanice měření emisí
STK	Stanice technické kontroly
ZDS PSOTA	Znojemská dopravní společnost PSOTA

Seznam příloh

Příloha č. 1 – Rozdělení skupin a podskupin motorových vozidel

Příloha č. 2 – Rozšiřující výuka – počet hodin v předmětech výuky (zákon č. 247/2000 Sb.)

Příloha č. 3 – Rozšiřující výcvik – počet hodin v předmětech výcviku (zákon č. 247/2000 Sb.)

Příloha č. 4 – Úplné znění otázek ke zkoušce z ovládání a údržby vozidla

Příloha č. 5 – Vzor řidičského průkazu

Příloha č. 6 – Učební osnova, podíl výuky a výcviku na celkovém rozsahu vstupního školení, rozsah společné a zvláštní části výuky - základní rozsah 140 hodin

Příloha č. 7 – Učební osnova, podíl výuky a výcviku na celkovém rozsahu vstupního školení, rozsah společné a zvláštní části výuky - základní rozsah 280 hodin

Příloha č. 8 – Potvrzení o absolvování výuky a výcviku vstupního školení

Příloha č. 9 – Vzor průkazu profesní způsobilosti řidiče (nově již neudělován)

Příloha č. 10 – Potvrzení o absolvování pravidelného školení

Příloha č. 11 – Bodové hodnocení přestupků

Příloha č. 12 – Potvrzení o ukončení školení bezpečné jízdy

Příloha č. 13 – Dotazník pro školitele

Příloha č. 14 – Dotazník pro řidiče

Příloha č. 1

Rozdělení skupin a podskupin motorových vozidel (zdroj: www. ABC)

Skupina a podskupina motorových vozidel	Užití motorového vozidla pro danou skupinu a podskupinu	Věk	Podmínky
• C1	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 přípojné vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg,	18	držitel skupiny B
• C1+E	jízdní soupravy, jejichž největší povolená hmotnost nepřevyšuje 12 000 kg, složené ü z vozidla skupiny C1 a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti vyšší než 750 kg, nebo ü z vozidla skupiny B a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti vyšší než 3 500 kg,	18	držitel skupiny C1
• C	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 přípojné vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg	18	držitel skupiny B
• C+E	1. Jízdní souprava složená z motorového vozidla skupiny C a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti vyšší než 750 kg	18	držitel skupiny C

	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)		
• D1	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 přípojné vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg,	21	držitel skupiny B
• D1+E	jízdní soupravy složené z motorového vozidla skupiny D1 a přípojného vozidla s max. přípustnou hmotností nad 750 kg	21	držitel skupiny D1
• D	motorová vozidla s více než 8 místy k sezení kromě místa řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojné vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg	21	držitel skupiny B
• D+E	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 D1E	21	držitel skupiny D

Příloha č. 2

Rozšiřující výuka – počet hodin v předmětech výuky (zákon č. 247/2000 Sb.)

Skupina řidičského oprávnění	Předměty výuky				OP	Celkem
	PPV	OÚV	TZBJ	ZP		
RB1/AM	6	1	3	2	4	16
RB/AM						
RC1/AM						
RC/AM						
RD1/AM						
RD/AM						
RB1/A1	6	1	3	2	4	16
RB/A1						
RC1/A1						
RC/A1						
RD1/A1						
RD/A1						
RA1/A	6	1	3	2	4	16
RB1/A						
RB/A						
RC1/A						
RC/A						
RD1/A						
RD/A						
RA1/B1	10	2	5	2	3	22
RA/B1						
RA1/B	10	2	5	2	3	22
RA/B						
RB1/B						
RA1/T	10	6	8	2	4	30
RA/T						
RB1/T						
RB/T						
RC1/T						
RC/T						
RD1/T						
RD/T						

RB/C1	10	12	10	2	4	38
RD1/C1						
RD/C1						
RB/C	10	12	10	2	4	38
RC1/C						
RD1/C						
RD/C						
RB/D1	10	12	10	2	4	38
RC1/D1						
RC/D1						
RB/D	10	12	10	2	4	38
RC1/D						
RC/D						
RD1/D						
RB/B+E	2	1	6	2	3	14
RC1/C1+E						
RC/C+E						
RD1/D1+E						
RD/D+E						

Vysvětlivky:

PPV Výuka předpisů o provozu vozidel

OÚV Výuka o ovládání a údržbě vozidla

TZBJ Výuka teorie zásad bezpečné jízdy

ZP Výuka zdravotnické přípravy

OP Opakování a přezkoušení

Příloha č. 3

Rozšiřující výcvik – počet hodin v předmětech výcviku (zákon č. 247/2000 Sb.)

Skupina řidičského oprávnění	PV-ŘV					PV-ÚV	PV-ZP	Celkem
	I. etapa			II. etapa	III. etapa			
	celk.jízd.	AC	MP	SP	SP			
RB1/AM	7	1	2	2	2	1	2	10
RB/AM								
RC1/AM								
RC/AM								
RD1/AM								
RD/AM								
RB1/A1	13	1	2	5	5	1	2	16
RB/A1								
RC1/A1								
RC/A1								
RD1/A1								
RD/A1								
RA1/A	7	0	2	2	3	1	2	10
RB1/A	13	1	2	5	5	1	2	16
RB/A								
RC1/A								
RC/A								
RD1/A								
RD/A								
RA1/B1	23	2	5	10	6	2	2	27
RA/B1								
RA1/B	28	2	5	12	9	2	2	32
RA/B								
RB1/B	16	0	4	6	6	2	2	20
RA1/T	19	2	2	8	7	5	2	26
RA/T								
RB1/T	12	0	2	5	5	5	2	19
RB/T	10	0	2	4	4	5	2	17
RC1/T	10	0	2	4	4	2	2	14
RC/T								
RD1/T								

RD/T								
RB/C1	17	0	2	9	6	4	4	25
RD1/C1	16	0	2	8	6	4	4	24
RD/C1	10	0	1	5	4	4	4	18
RB/C	18	0	2	8	8	4	4	26
RC1/C	12	0	2	6	4	2	4	18
RD1/C	18	0	2	10	6	2	4	24
RD/C	14	0	2	8	4	2	4	20
RB/D1	14	0	2	8	4	4	4	22
RC1/D1	10	0	1	5	4	2	4	16
RC/D1	8	0	1	4	3	2	4	14
RB/D	30	0	4	16	10	8	4	42
RC1/D	16	0	2	8	6	2	4	22
RC/D	14	0	2	8	4	2	4	20
RD1/D	18	0	2	10	6	2	4	24
RB/B+E	8	0	2	2	4	2	2	12
RC1/C1+E								
RC/C+E								
RD1/D1+E								
RD/D+E								

Vysvětlivky:

PPV Výuka předpisů o provozu vozidel

OÚV Výuka o ovládání a údržbě vozidla

TZBJ Výuka teorie zásad bezpečné jízdy

ZP Výuka zdravotnické přípravy

OP Opakování a přezkoušení

Příloha č. 4

ÚPLNÉ ZNĚNÍ OTÁZEK ke zkoušce z ovládání a údržby vozidla

Pro skupinu vozidel C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E D a D+E

1. Popište úkony kontroly vozidla před jízdou.

2. Popište kontrolu tlaku vzduchu v pneumatikách a hloubky drážek dezénu pneumatiky.

3. Popište obsah kontroly kol a pneumatik a faktory ovlivňující jejich životnost.

4. Jaké jsou nejčasnější příčiny poškození plášťů pneumatik a jejich projevy.

5. Popište postup při výměně kola.

6. Popište kontrolu množství oleje v motoru a způsob jeho doplňování, časové intervaly pro jeho výměnu.

7. Popište funkci signalizace správné činnosti dobíjení akumulátoru a mazání motoru řidiči vozidla a signalizaci případných projevů poruch během jízdy vozidla.

8. Popište kontrolu a ošetřování kapalinové chladicí soustavy vozidla a zajištění regulace provozní teploty motoru.

9. Popište signalizaci teploty chladicí kapaliny řidiči a postup, došlo-li k přehřátí motoru (např. při dlouhém couvání nebo popojíždění v koloně apod.).

10. Popište kontrolu a ošetřování vzduchové chladicí soustavy vozidla a zajištění regulace provozní teploty motoru.

11. Popište hlavní části palivové soustavy vznětového motoru.

12. V čem spočívá údržba a ošetřování palivové soustavy vznětového motoru.

13. Popište postup při odvzdušnění palivové soustavy vznětového motoru.

14. Popište postup při hledání příčiny zavzdušnění palivové soustavy vznětového motoru.

15. Popište funkci regulátoru otáček vstřikovacího čerpadla a funkci omezovače rychlosti.

16. Popište kontrolu a údržbu výfukového systému motoru.

17. Popište, jakou funkci plní filtr pevných částic, jeho umístění na vozidle a jakými způsoby lze ovlivnit jeho životnost.

18. Popište činnost turbodmychadla, funkci chladiče vzduchu (mezichladiče) a způsob jejich ošetřování.

19. Popište ošetřování čističe vzduchu (suchý, mokrý) a v čem spočívá údržba plnicího systému motoru.

20. Popište, jakou funkci plní u vozidla spojka a jakými způsoby lze ovlivnit její životnost.

21. Popište, jakou funkci plní u vozidla převodovka, rozdělovací převodovka, spojovací hřídel, rozvodovka, diferenciál a kolové redukce, v čem spočívá jejich ošetřování.

22. Popište rozdíl mezi synchronizovanou a nesynchronizovanou převodovkou, způsob jejich ovládání a použití ve vozidlech.

23. Popište význam kombinovaných (půlených) převodovek a jakou funkci plní uzávěrka diferenciálu.

24. Popište, jakou funkci plní na vozidle tlumiče pérování a stabilizátor, projevy jejich nesprávné činnosti na technický stav vozidla a bezpečnost jízdy.

25. Popište účel posilovače brzd a řízení na vozidle, proč se nesmí za jízdy vypínat motor.

26. Popište účel antiblokovacího systému (ABS) na vozidle a kontrolu jeho správné funkce.

27. Popište účel systému regulace prokluzu kol hnacích náprav (ASR) a kontrolu jeho správné funkce.

28. Popište funkci provozní, parkovací, pomocné (odlehčovací) a nouzové brzdy.

29. Popište princip pomocné (odlehčovací) brzdy (motorové, retardéru elektromagnetického a retardéru hydrodynamického).

30. Popište princip činnosti kapalinové brzdy a vzduchokapalinové brzdy.

31. Popište princip činnosti vzduchové brzdy, vyjmenujte její hlavní části.

32. Popište postup při ošetřování a údržbě jednotlivých částí vzduchové brzdy.

33. Popište rozdíl mezi kotoučovou a bubnovou (čelisťovou) brzdou, jejich výhody a nevýhody.

34. Vysvětlete, co se rozumí pod pojmem geometrie řídící nápravy vozidla.

35. Popište nejčastější projevy nesprávné geometrie řídící nápravy vozidla.

36. Popište postup při ošetřování akumulátoru a faktory ovlivňující jeho životnost.

37. Vysvětlete rozdíl mezi paralelním a sériovým zapojením akumulátorů a správný postup při jejich zapojení a odpojení.

38. Popište funkci pojistek v elektrické soustavě vozidla a jejich umístění.

39. Popište, jakým způsobem se provádí výměna žárovek vnějšího osvětlení vozidla.

40. Vysvětlete symboly kontrolek a ovladačů na přístrojové desce (volantu) vozidla.

41. Popište postup při připojení tažného lana a tažné tyče a možnosti jejich použití.

42. Popište postup při montáži sněhových řetězů.

43. Popište základní funkce tachografu a v čem spočívá jeho obsluha.

44. Popište postup při připojování a odpojování přívěsu.

45. Vyjmenujte povinné vybavení vozidla.

Příloha č. 5

Vzor řidičského průkazu

Příloha č. 6

Učební osnova, podíl výuky a výcviku na celkovém rozsahu vstupního školení, rozsah společné a zvláštní části výuky - základní rozsah 140 hodin

Náplň	**Společná část**	**Zvláštní část**	
		C1, C1+E, C, C+E	**D1, D1+E, D, D+E**
Teorie pokročilého racionálního řízení a zásad bezpečné a defenzivní jízdy	20	6	6
Uplatnění vnitrostátních a mezinárodních právních předpisů vztahujících se k silniční dopravě	20	6	6
Bezpečnost provozu a ekologický provoz vozidla	15	7	7
Poskytování služeb a logistiky	5	4	3
Hospodářské prostředí a organizace dopravního trhu	5	2	2
Sociálně-právní prostředí v silniční dopravě	5	2	2
Zdravotní rizika a jejich předcházení v provozu na pozemních komunikacích	10	3	3
Prevence a řešení mimořádných událostí v provozu na pozemních komunikacích	15	5	6
Výuka celkem	95	35	35
Výcvik		10	10

Příloha č. 7

Učební osnova, podíl výuky a výcviku na celkovém rozsahu vstupního školení, rozsah společné a zvláštní části výuky - rozšířený rozsah 280 hodin

Náplň	Společná část	Zvláštní část	
		C,C+E	D, D+E
Teorie pokročilého racionálního řízení a zásad bezpečné a defenzivní jízdy	40	25	25
Uplatnění vnitrostátních a mezinárodních právních předpisů vztahujících se k silniční dopravě	31	15	15
Bezpečnost provozu a ekologický provoz vozidla	25	15	15
Poskytování služeb a logistiky	16	4	4
Hospodářské prostředí a organizace dopravního trhu	16	3	3
Sociálně-právní prostředí v silniční dopravě	12	3	3
Zdravotní rizika a jejich předcházení v provozu na pozemních komunikacích	20	5	5
Prevence a řešení mimořádných událostí v provozu na pozemních komunikacích	20	10	10
Výuka	180	80	80
Výcvik		20	20

Příloha č. 8

Školicí středisko……..

Evidenční číslo žadatele……..

Potvrzení
o absolvované výuce a výcviku

Pan/paní……nar…….

bytem…….

absolvoval/a dne……..v rámci zdokonalování odborné způsobilosti řidičů

vstupní školení pro skupiny……..……

v rozsahu……hodin.

V……..dne…….

Razítko a podpis provozovatele školicího střediska

Příloha č. 9

Vzor průkazu profesní způsobilosti řidiče (nově již neudělován)

Příloha č. 10

Potvrzení
o absolvování pravidelného školení

pan/paní……nar. …….

bytem…….

absolvoval/a pravidelné školení v rámci zdokonalování odborné způsobilosti řidičů

Datum	Školicí středisko
	Evidenční číslo……. Razítko a podpis
	Evidenční číslo……. Razítko a podpis
	Evidenční číslo……. Razítko a podpis
	Evidenční číslo……. Razítko a podpis
	Evidenční číslo……. Razítko a podpis

Příloha č. 11

Bodový systém — tabulka pokut 2016 (zdroj: www.12bodů)

Název přestupku	Obsah přestupku	Body	Pokuta peněžitá/zákaz řízení			Paragraf
Řízení pod vlivem alkoholu (nad 0,3 promile)	v rozporu s § 5 odst. 2 písm. b) řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod jejich vlivem	7	---	2.500 – 20.000	6 měs. - 1 rok	§ 125c / 1b)
Řízení ve stavu vylučujícím způsobilost (alkohol, návykové látky)	řídí vozidlo nebo jede na zvířeti ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodila požitím alkoholického nápoje nebo užitím jiné návykové látky	7	---	25.000 – 50.000	1-2 roky	§ 125c / 1c)
Řízení ve stavu vylučujícím způsobilost (alkohol a návykové látky)	řízení vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost, který si řidič přivodil vlivem návykové látky (podle §130 TZ alkohol, omamné látky, psychotropní látky a ostatní látky	7	---	Odnětí svobody až do 3 let, peněžitý trest	1-10 let	§274 TZ

	způsobilé nepříznivě ovlivnit psychiku člověka nebo jeho ovládací nebo rozpoznávací schopnosti nebo sociální chování)					
Odmítnutí testu na alkohol / návykové látky	přes výzvu podle § 5 odst. 1 písm. f) a g) se odmítne podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti nebyla ovlivněna alkoholem nebo jinou návykovou látkou, ačkoliv takové vyšetření není spojeno s nebezpečím pro jeho zdraví	7	---	25.000 – 50.000	1-2 roky	§ 125c / 1d)
Řízení po zadržení řidičského průkazu na místě	řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržen řidičský průkaz podle § 118b odst. 1	7	---	5.000 – 10.000	6 měs. - 1 rok	§ 125c / 1e) 2.
Nedovolené předjíždění	při řízení vozidla předjíždí vozidlo v případech, kdy je to obecnou, místní nebo přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích zakázáno	7	---	5.000 – 10.000	6 měs. - 1 rok	§ 125c / 1f) 7.
Nedovolená jízda přes železniční	při řízení vozidla v rozporu s § 29 odst. 1 vjíždí na	7	do 2500,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a	§ 125c / 1f) 9.

přejezd	železniční přejezd v případech, kdy je to zakázáno				vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)	
Couvání, otáčení nebo jízda v protisměru na dálníci	při řízení vozidla v provozu na dálnici nebo na silnici pro motorová vozidla se otáčí, jede v protisměru nebo couvá v místě, kde to není dovoleno podle § 36 odst. 1 písm. b)	7	---	5.000 – 10.000	6 měs. - 1 rok	§ 125c / 1f) 10.
Nehoda s usmrcením nebo těžkou újmou na zdraví	porušením povinnosti řidiče způsobení dopravní nehody, při které došlo k usmrcení nebo těžké újmě na zdraví (jiné osoby)	7	---	Odnětí svobody až 10 let	1-10 let	§ 143, 147, 148 TZ
Nezastavení po nehodě	při dopravní nehodě v rozporu s § 47 odst. 2 písm. a) neprodleně nezastaví vozidlo	7	do 1000,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)	§ 125c / 1i) 1.
Ujetí od dopravní nehody	při dopravní nehodě v rozporu s § 47 odst. 4 písm. c) nedovoleně opustí místo dopravní nehody nebo se neprodleně nevrátí na místo dopravní	7	do 1000,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)	§ 125c / 1i) 4.

	nehody po poskytnutí nebo přivolání pomoci nebo po ohlášení dopravní nehody					
Neposkytnutí první pomoci / nepřivolání záchranky	Text přílohy zákona c. 361/22000 Sb.: "neposkytnutí účinné pomoci (první pomoc a přivolání záchranných složek) účastníkem silničního provozu, který není účastníkem dopravní nehody při nehodě s evidentním poškozením zdraví nebo ohrožením života" Text § 150 Trestního zákoníku: "Kdo osobě, která je v nebezpečí smrti nebo jeví známky vážné poruchy zdraví nebo jiného vážného onemocnění, neposkytne potřebnou pomoc, ač tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného, bude potrestán odnětím svobody až na dvě léta."	7	---	Odnětí svobody až 2	---	§ 150 TZ
Technicky nezpůsobilé vozidlo	řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé k	5	---	5.000 – 10.000	6 měs. - 1 rok	§ 125c / 1a) 3.

	provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích					
Vysoké překročení rychlosti - v obci o 40 km a více nebo mimo obec o 50 km a více	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 40 km/h a více nebo mimo obec o 50 km/h a více	5	---	5.000 – 10.000	6 měs. - 1 rok	§ 125c / 1f) 2.
Nezastavení na červenou (nebo pokyn "Stůj")	při řízení vozidla v rozporu s § 4 písm. b) a c) nezastaví vozidlo na signál, který jí přikazuje zastavit vozidlo nebo na pokyn "Stůj" daný při řízení nebo usměrňování provozu na pozemních komunikacích osobou k tomu oprávněnou	5	do 2500,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)	§ 125c / 1f) 5.
Ohrožení při přejíždění z pruhu do pruhu	ohrožení jiného řidiče při přejíždění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého	5	do 2000,- Kč	1.500 – 2.500	---	§ 125c / 1k)
Ohrožení	v rozporu s § 5 odst.	5	do	2.500 –	1 - 6 měs.	§ 125c /

chodce mimo silnici nebo při otáčení nebo couvání	2 písm. g) ohrožení chodce při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo při otáčení a couvání		2500,- Kč	5.000	(spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)	1f) 6.d)
Řízení bez řidičského oprávnění	řízení motorového vozidla v rozporu s § 3 odst. 3 písm. a) bez držení příslušného řidičského oprávnění podle § 81	4	---	25.000 – 50.000	1-2 roky	§ 125c / 1e) 1.
Ohrožení chodce na přechodu	při řízení vozidla v rozporu s § 5 odst. 2 písm. f) neumožní chodci na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejití vozovky	4	do 2500,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)	§ 125c / 1f) 6.a)
Nedání přednosti v jízdě	při řízení vozidla nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinnen dát přednost v jízdě	4	do 2500,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)	§ 125c / 1f) 8.
Nepoužití autosedačky pro dítě	porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí podle § 6	4	do 2000,- Kč	1.500 – 2.500	---	§ 125c / 1k)

Nedodržení bezpečnostních přestávek	překročení nejdelší přípustné doby řízení (body o 20% a více) nebo nedodržení stanovené bezpečnostní přestávky v řízení vozidla podle zvláštních právních předpisu (body o 33% a více)	4	do 5000,- Kč	do 10.000,- Kč	lze uložit 6 - 12 měs.	§ 23 / 1f)
Řízení bez profesního průkazu	řídí motorové vozidlo a není držitelem platného průkazu profesní způsobilosti řidiče	3	---	5.000 – 10.000	6 měs. - 1 rok	§ 125c / 1e) 3.
Vyšší překročení rychlosti - v obci o 20 km a více nebo mimo obec o 30 km a více	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 20 km/h a více nebo mimo obec o 30 km/h a více	3	do 2500,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)	§ 125c / 1f) 3.
Nezastavení před přechodem	při řízení vozidla v rozporu s § 5 odst. 2 písm. f) nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit	3	do 2500,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)	§ 125c / 1f) 6.b)
Jízda bez bezpečnostních pásů	porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít	3	do 2000,- Kč	1.500 – 2.500	---	§ 125c / 1k)

	ochrannou přilbu					
Přetížený kamion nebo autobus	překročení povolených hodnot stanovených zvláštním právním předpisem při kontrolním vážení vozidla podle zvláštního právního předpisu	3	do 15000,- Kč	do 500.000,- Kč	---	§ 42 a/4 c) 13/1997 Sb.
Řízení s telefonem v ruce	při řízení vozidla v rozporu s § 7 odst. 1 písm. c) drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení	2	do 1000,- Kč	1.500 – 2.500	---	§ 125c / 1f) 1.
Střední překročení rychlosti - v obci do 20 km nebo mimo obec do 30 km	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci o 6 - 19 km/h nebo mimo obec o 11 – 29 km/h	2	do 1000,- Kč	1.500 – 2.500	---	§ 125c / 1f) 4.
Neoznačení překážky způsobené řidičem	neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil	2	do 2000,- Kč	1.500 – 2.500	---	§ 125c / 1k)
Vozidlo bez (nebo s cizí) SPZ	řízení vozidla, na němž v rozporu s jiným právním předpisem není umístěna registrační značka nebo je umístěna tabulka registrační značky, která nebyla vozidlu	0	---	5.000 – 10.000	6 měs. - 1 rok	§ 125c / 1a) 1.

	přidělena					
Vozidlo se zakrytou, upravenou nebo nečitelnou SPZ	řízení vozidla, jehož tabulka registrační značky je zakryta, nečitelná nebo upravena anebo umístěna tak, že je znemožněna nebo podstatně ztížena její čitelnost	0	---	5.000 – 10.000	6 měs. - 1 rok	§ 125c / 1a) 2.
Řízení bez posudku o zdravotní způsobilosti	řídí motorové vozidlo a není držitelem platného posudku o zdravotní způsobilosti	0	---	5.000 – 10.000	6 měs. - 1 rok	§ 125c / 1e) 4.
Řízení s řidičským průkazem EU a pozbytím práva k řízení na území ČR	řídí motorové vozidlo a pozbyla jako řidič, který je držitelem řidičského průkazu Evropské unie, řidičského průkazu vydaného cizím státem nebo mezinárodního řidičského průkazu vydaného cizím státem, právo k řízení motorového vozidla na území České republiky podle § 123c odst. 7	0	---	25.000 – 50.000	1-2 roky	§ 125c / 1e) 5.
Stání na místě vyhrazeném pro invalidy	při řízení vozidla neoprávněně stojí s vozidlem na parkovišti vyhrazeném pro vozidlo označené parkovacím	0	do 1000,- Kč	5.000 – 10.000	---	§ 125c / 1f) 11.

	průkazem pro osoby se zdravotním postižením nebo v rozporu s § 67 odst. 4 neoprávněně použije parkovací průkaz pro osoby se zdravotním postižením při stání nebo při jízdě					
Nedovolená jízda nákladního automobilu	v rozporu s § 43 poruší omezení jízdy některých vozidel	0	do 2500,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)	§ 125c / 1g)
Zavinění nehody s ublížením na zdraví	způsobí dopravní nehodu, při které je jinému ublíženo na zdraví	0	---	25.000 – 50.000	1-2 roky	§ 125c / 1h)
Neohlášení dopravní nehody	při dopravní nehodě v rozporu s § 47 odst. 3 písm. b) neohlásí dopravní nehodu policistovi	0	do 1000,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)	§ 125c / 1i) 2.
Neposkytnutí údajů ostatním účastníkům dopravní nehody	při dopravní nehodě v rozporu s § 47 odst. 3 písm. f) neprokáže totožnost ostatním účastníkům nehody včetně sdělení údajů o vozidle, které mělo	0	do 1000,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)	§ 125c / 1i) 3.

	účast na dopravní nehodě					
Použití antiradaru	v rozporu s § 3 odst. 4 použije antiradar	0	do 1000,- Kč	5.000 – 10.000	---	§ 125c / 1j)
Jiné porušení povinností	jiným jednáním, než které je uvedeno pod písmeny a) až j), nesplní nebo poruší povinnost stanovenou v hlavě II tohoto zákona	0	do 2000,- Kč	1.500 – 2.500	---	§ 125c / 1k)
Svěření řízení neznámé osobě	Fyzická osoba se dopustí jako provozovatel vozidla přestupku tím, že v rozporu s § 10 odst. 1 písm. d) přikáže nebo svěří samostatné řízení vozidla osobě, o níž nezná údaje potřebné k určení její totožnosti.	0	1000,- Kč	5.000 – 10.000	---	§ 125c / 2
Řízení bez dokladů nebo záznamů o provozu vozidla	jako řidič vozidla při kontrole není držitelem dokladu, předložil neplatný doklad nebo nepředložil doklady požadované zvláštním právním předpisem, nevede stanoveným způsobem záznam o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době	0	do 5000,- Kč	do 10.000,- Kč	lze uložit 6 - 12 měs.	§ 23 / 1f)

	odpočinku, záznam o provozu vozidla					
Nepředložení záznamu o době řízení a bezpečnostních přestávkách	nepředložil záznam o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku nebo záznam o provozu vozidla požadovaných zvláštním právním predpisem	0	do 5000,- Kč	do 10.000,- Kč	lze uložit 6 - 12 měs.	§ 23 / 1f)
Malé překročení rychlosti - v obci do 5 km nebo mimo obec do 10 km	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost v obci do 5 km/h nebo mimo obec do 10 km/h	0	do 1000,- Kč	1.500 – 2.500	---	§ 125c / 1f) 4.
Ohrožení chodce při odbočování	při řízení vozidla v rozporu s § 5 odst. 2 písm. f) ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou řidič odbočuje	0	do 2500,- Kč	2.500 – 5.000	1 - 6 měs. (spáchá-li 2x a vícekrát za 12 měsíců po sobě jdoucích)	§ 125c / 1f) 6.c)
Řízení pod vlivem alkoholu (do 0,3 promile)	v rozporu s § 5 odst. 2 písm. b) řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického	0	---	2.500 – 20.000	6 měs. - 1 rok	§ 125c / 1b)

	nápoje nebo užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod jejich vlivem					

Příloha č. 12

Evidenční číslo žadatele .....

Středisko bezpečné jízdy…….

Potvrzení
o ukončeném školení bezpečné jízdy

Pan/paní…….nar. …….

bytem…….

ukončil/a dne……školení bezpečné jízdy.

V…….dne…….

Razítko a podpis provozovatele střediska bezpečné jízdy

Příloha č. 13

DOTAZNÍK PRO ŠKOLITELE ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI

Dobrý den.

Jsem studentkou na Pedagogické fakultě Masarykovy university v Brně. Obracím se na Vás se žádostí o spolupráci při zjišťování informací, které mi pomohou při zpracování diplomové práce. Dotazník je anonymní, zjištěné informace budou využity výhradně při zpracování diplomové práce a nebudou použity k žádným jiným účelům. Cílem tohoto dotazníku je získat informace o školení profesionálních řidičů skupin C, C+E, D, D+E. Dotazník má tři části a jeho vyplnění by Vám nemělo zabrat více jak 15 minut času.

Prosím Vás o pravdivé zodpovězení otázek. Vybranou odpověď označte křížkem, případně další část odpovědi také označte křížkem. Otázky, kde nejsou uvedeny možnosti, zodpovězte prosím vlastními slovy.

Moc Vám děkuji za Vaši spolupráci při vyplnění dotazníku.

ČÁST „A“ – všeobecně pro školitele

1. Jak dlouho provádíte školení profesionálních řidičů?

- ☐ 0 – 5 let
- ☐ 6 – 10 let
- ☐ 11 – 20 let
- ☐ 21 a více let

2. Kolik školení řidičů provedete v průběhu jednoho roku?

- ☐ 1x – 2x
- ☐ 3x – 4x
- ☐ 5x a více krát

3. Kde získáváte pro školení nové informace?

- ☐ zákony
- ☐ internet
- ☐ odborná literatura
- ☐ uveďte prosím další zdroje:

  _____

4. Jaký výklad preferujete při školení?

- ☐ Výklad - jen mluvené slovo
- ☐ Prezentace + výklad
- ☐ Výklad s praktickými příklady
- ☐ Jiné - prosím uveďte:

  _____

ČÁST „B“ – o vstupním školení

1. Je podle vašeho názoru hodinový rozsah vstupního školení dostačující?

- ☐ Ano
- ☐ Ne

- o Mohl by být kratší – uveďte prosím o kolik: školení 280 hod ____ 140hod____35hod____
- o Mohl by být delší – uveďte prosím o kolik: školení 280hod____ 140hod____ 35hod_____

2. Myslíte si, že je nutné, aby praktický výcvik byl součástí vstupního školení?

- ☐ Ano
- ☐ Ne

3. Jste spokojeni s obsahem a strukturou osnovy vstupního školení?

- ☐ Ano
- ☐ Ne

4. Jsou řidiči schopni soustředit se po celou dobu trvání školení?

- ☐ Ano
- ☐ Ne

5. Je podle Vašeho názoru nutné ukončit vstupního školení zkouškou?

- ☐ Ano – uveďte proč:_____
- ☐ Ne – uveďte proč: _____

6. Uveďte prosím co by jste do osnovy výuky doplnili či rozšířili, případně co by jste z osnovy zcela vyloučili:

_____

_____

_____

_____

_____

_____

ČÁST „C“ – o pravidelném školení

1. Je roční interval pro pravidelné školení dostačující?

- ☐ Ano
- ☐ Ne

  - o Měl by být kratší – uveďte jak dlouhý: _____
  - o Měl by být delší – uveďte jak dlouhý: _____

2. Je podle vašeho názoru délka pravidelného školení odpovídající?

- ☐ Ano
- ☐ Ne

  - o Doporučil bych méně hodin - uveďte kolik: _____
  - o Doporučil bych více hodin – uveďte kolik: _____

3. Používáte při výkladu technické pomůcky?

- ☐ Ano – uveďte jaké:

  _____

  _____

- ☐ Ne

4. Jsou řidiči schopni udržet pozornost po celou dobu výkladu?

- ☐ Ano
- ☐ Ne - po kolika hodinách pozornost výrazně klesá:

  _____

5. Jaká je procentní úroveň pozornosti řidičů při výkladu?

- ☐ Méně než 10%
- ☐ 10 - 25%

- ☐ 26 - 50%
- ☐ 51 -75%
- ☐ Více než 75%

6. Charakterizujte prosím z vaší zkušenosti úroveň znalostí dnešních profesionálních řidičů?

- ☐ Špatná
- ☐ Dostatečná
- ☐ Vynikající

7. Jaká je aktivita řidičů v průběhu vašeho výkladu?

- ☐ Pasivně přijímají výklad
- ☐ Občas někdo vznese dotaz
- ☐ V průběhu výkladu mají řidiči časté dotazy, jsou aktivní, spolupracují

8. Jaký je Váš názor na strukturu a obsah stávající osnovy pravidelného školení.

Uveďte vaše případné náměty či připomínky:

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

Příloha č. 14

DOTAZNÍK PRO ŘIDIČE SKUPINY C, C+E, D a D+E

Odborná způsobilost řidičů

Dobrý den.

Jsem studentkou na Pedagogické fakultě Masarykovy university v Brně. Obracím se na Vás se žádostí o spolupráci při zjišťování informací, které mi pomohou při zpracování diplomové práce. Dotazník je anonymní, zjištěné informace budou využity výhradně při zpracování diplomové práce a nebudou použity k žádným jiným účelům. Cílem tohoto dotazníku je získat informace o školení profesionálních řidičů skupin C, C+E, D, D+E. Dotazník má tři části a jeho vyplnění by Vám nemělo zabrat více jak 15 minut času.

Prosím Vás o pravdivé zodpovězení otázek. Vybranou odpověď označte křížkem, případně další část odpovědi také označte křížkem. Otázky, kde nejsou uvedeny možnosti, zodpovězte prosím vlastními slovy.

Moc Vám děkuji za Vaši spolupráci při vyplnění dotazníku.

ČÁST „A“ – všeobecně pro řidiče

1. Jakou máte nejvyšší skupinu řidičského oprávnění (od nejnižší C po nejvyšší D+E)?

- ☐ C
- ☐ C+E
- ☐ D
- ☐ D+E

2. Jste řidičem ve věku?

- ☐ 18 – 30 let
- ☐ 31 – 45 let
- ☐ 46 – 60 let
- ☐ 61 a více let

3. Jak dlouho jste profesionálním řidičem?

- ☐ 0 - 5 let
- ☐ 6 - 10 let
- ☐ 11 - 20 let
- ☐ 21 a více let

4. Vybíráte si, kde absolvujete školení?

- ☐ Vždy u jednoho školitele
- ☐ U růžných školitelů
- ☐ U určeného zaměstnavatelem

5. Při výběru školení je pro Vás rozhodující:

- ☐ Cena školení
- ☐ Termín školení
- ☐ Místo školení
- ☐ Školitel

ČÁST „B“ – o vstupním školení

1. Absolvovali jste vstupní školení v rozsahu:

- ☐ 280 hodin
- ☐ 140 hodin
- ☐ 35 hodin

2. Je podle vašeho názoru hodinový rozsah vstupního školení dostačující?

- ☐ Ano
- ☐ Ne

- o Školení by mělo být kratší – o kolik hodin?_____
- o Školení by mělo být delší – o kolik hodin? _____

3. Byli jste spokojeni s obsahem a strukturou osnovy vstupního školení?

- ☐ Ano
- ☐ Ne

4. Vypustili byste některá témata výuky ve vstupním školení?

☐ Ano – uveďte prosím která:

_____

☐ Ne

5. Která oblast výuky byla pro Vás nejpřínosnější:

_____

_____

_____

6. Byli jste celkově spokojeni s odbornou úrovní výuky školení?

☐ Ano

☐ Ne

7. Myslíte si, že je nutné, aby součástí vstupního školení byl praktický výcvik školení?

☐ Ano – proč: _____

☐ Ne – proč: _____

8. Je podle Vašeho názoru nutné ukončit vstupní školení zkouškou?

☐ Ano

☐ Ne

9. Charakterizujte prosím stručně vaše další názory a připomínky k úrovni a obsahu stávajícího vstupního školení: ----------

---

<u>ČÁST „C“ – o pravidelném školení</u>

1. Navštěvujete pravidelně pravidelné školení?

☐ Ano

☐ Ne

2. Je roční interval pravidelného školení dostačující?

☐ Ano

☐ Ne

- Měl by být kratší – jak často: _____
- Měl by být delší – jak často: _____

3. Je podle vašeho názoru délka pravidelného školení odpovídající?

☐ Ano
☐ Ne

- Mělo by trvat méně hodin – kolik: _____
- Mělo by trvat více hodin – kolik: _____

4. Byli jste spokojeni s prostředím, ve kterém se konalo pravidelné školení?

☐ Ano
☐ Ne

5. Byli jste spokojeni s úrovní výkladu školitele při pravidelném školení?

☐ Ano
☐ Ne

6. Používal lektor při výkladu technické pomůcky?

☐ Ano – uveďte prosím jaké:

_____

_____

___

☐ Ne

7. Změnili by jste obsah osnovy pravidelného školení?

☐ Ano – uveďte prosím vaše připomínky či návrhy:

_____

_____

☐ Ne

8. Jakou oblast výuky v pravidelném školení považujete za nejdůležitější:

_____

_____

_____

_____

9. Kterou oblast výuky v pravidelném školení považujete za zbytečnou:

_____

_____

_____

_____

10. Bylo by pro Vás přínosem přizvání dalšího odborníka (příslušník policie, psycholog, specialista dopravního úřadu) na pravidelné školení?

☐ Ano – jaký:

_____

_____

☐ Ne

11. Používáte informace z pravidelného školení v praxi, je pro Vás školení přínosem?

☐ Ano

☐ Ne

12. Charakterizujte prosím vlastními slovy vaše další pocity, dojmy z absolvovaných školení, nebo vaše připomínky k obsahu tohoto typu školení:

_____

_____

_____

_____

_____

_____