

**UNIVERZITA TOMÁŠE BATI VE ZLÍNĚ**  
**FAKULTA HUMANITNÍCH STUDIÍ**  
**Institut mezioborových studií Brno**

**Příprava a vzdělávání zkušebních komisařů**

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

**Vedoucí bakalářské práce:**  
**Ing. Aleš Jehurnov**

**Vypracoval:**  
**Radoslav Matoušek**

**Brno 2009**

## **Prohlášení**

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma „Příprava a vzdělávání zkušebních komisařů“ zpracoval samostatně a použil jen literaturu uvedenou v seznamu literatury.

Brno 01. 04. 2009

.....  
Radoslav Matoušek

## **Poděkování**

Děkuji vedoucímu práce, panu Ing. Aleši Jehurnovovi za odborné vedení a poskytnutí cenných rad a informací při tvorbě mé bakalářské práce.

Dále děkuji panu doc. Ing. Antonínu Řehořovi, CSc. za velmi užitečnou metodickou pomoc, kterou mi poskytl při zpracování mé bakalářské práce.

Také bych chtěl poděkovat své manželce Ivoně Matouškové za morální podporu a pomoc, kterou mi poskytla při zpracování mé bakalářské práce, a které si velice vážím.

Radoslav Matoušek

# OBSAH

<b>Úvod</b>	<b>2</b>
<b>1. Charakteristika práce zkušební komisaře</b>	<b>4</b>
1.1 Pohled do historie	4
1.2 Funkce zkušební komisaře po roce 1989	8
1.3 Funkce zkušební komisaře v současnosti	10
1.4 Dílčí závěr	11
<b>2. Vzdělávání zkušebních komisařů</b>	<b>12</b>
2.1 Zákonné a ostatní podmínky	12
2.2 Základní školení pro zkušební komisaře	14
2.3 Zdokonalovací školení pro zkušební komisaře	29
2.4 Průběžné a prohlubující vzdělávání pro zkušební komisaře	29
2.5 Dílčí závěr	30
<b>3. Dopravní výchova a vzdělávání</b>	<b>33</b>
3.1 Charakteristika a účel dopravní výchovy	33
3.2 Uplatňování dopravní výchovy v průběhu vzdělávání	34
3.3 Vzdělávání řidičů po získání řidičského oprávnění	37
3.4 Dílčí závěr	39
<b>4. Dopravní nehodovost ve vztahu k věku a zkušenosti řidičů</b>	<b>40</b>
4.1 Informace o dopravní nehodovosti	40
4.2 Typologie řidičů v závislosti na dopravní nehodovosti	42
4.3 Dílčí závěr	43
<b>Závěr</b>	<b>45</b>
<b>Resumé</b>	<b>47</b>
<b>Anotace</b>	<b>49</b>
<b>Seznam použité literatury</b>	<b>50</b>
<b>Seznam příloh</b>	<b>53</b>

# Úvod

Ve své bakalářské práci jsem se rozhodl zabývat problematikou vzdělávání a výchovy zkušebních komisařů v oblasti dopravy. Se vzděláváním zkušebních komisařů také úzce souvisí problematika dopravní výchovy a vzdělávání ve společnosti. Dopravní výchova nabývá stále většího významu v souvislosti se stále se zvětšující hustotou silničního provozu, rozvojem silniční sítě a také narůstajícím počtem registrovaných automobilů. Každý člověk má potřebu přemísťovat se z jednoho místa na jiné, podle svých potřeb, ale je nucen při tomto konání brát ohled na potřeby a zájmy celé společnosti (dodržování dopravních předpisů, kapacitní možnosti dopravních prostředků). A v tom spatřuji blízkou souvislost zvoleného tématu bakalářské práce a sociální pedagogiky, protože dopravní výchova je jednou ze složek výchovy, která se sociální pedagogikou úzce souvisí. Sociální pedagogika se snaží kromě jiného o nacházení souladu mezi potřebami jedince a celé společnosti, nacházení optimálního způsobu života ve společnosti, v tomto případě týkající se optimálního způsobu přepravy lidí a věcí.

Práce zkušebních komisařů je společensky důležitá zejména z toho důvodu, že mají rozhodovací schopnost o tom, který z žadatelů o řidičské oprávnění je již po absolvování autoškoly připraven na úroveň požadovanou zákonem. Je na zkušebním komisaři, aby spravedlivě rozhodl o tom, zda je žadatel připraven na tu úroveň, která by znamenala, že nebude na silnici nebezpečný nejen sobě, ale hlavně pro ostatní účastníky silničního provozu.

Cílem bakalářské práce je analyzovat přípravu a vzdělávání zkušebních komisařů a navržení opatření, která by vzdělávání zkušebních komisařů zkvalitnila.

V první části se zmiňuji o historii provádění zkoušek žadatelů o řidičské oprávnění, a to od raného rozvoje motorizmu, přes období totalitního režimu, kdy zkušebními komisaři byli příslušníci Veřejné bezpečnosti, až po období sametové revoluce, kdy začala snaha politických orgánů o přesun těchto pravomocí z působnosti ministerstva vnitra pod ministerstvo dopravy. Od roku 2001 zkušební komisaři přestali nosit uniformu příslušníka Policie ČR.

Ve druhé části bakalářské práce se zabývám současnou situací v oblasti vzdělávání a výchovy zkušebních komisařů, a to zejména základním vzděláváním nových zkušebních komisařů. V hlavní části jsem se zaměřil na popis současné podoby

vzdělávacího procesu od nezbytných podmínek a předpokladů pro tuto funkci až po vykonání závěrečného přezkoušení. Nezbytnou součástí přípravy a vzdělávání zkušebních komisařů je také následná výchova formou zdokonalovacího, průběžného a prohlubujícího vzdělávání zkušebních komisařů.

V třetí části bakalářské práce pojednávám o dopravní výchově a vzdělávání v rámci školské soustavy, tzn. již od dětství v mateřských, základních a středních školách. Dopravní výchova má ve výchovně vzdělávacím procesu ve všech typech škol své nezastupitelné postavení a významné opodstatnění, a to především proto, že děti jsou právě nejvíce ohroženou věkovou kategorií účastníků provozu na pozemních komunikacích. Již v nejtětlejším věku se stávají účastníky provozu na pozemních komunikacích a proto je důležité včasné seznámení dětí se základními pravidly bezpečného chování v provozu na pozemních komunikacích. Je důležité děti naučit, jak se disciplinovaně a samostatně chovat v různých dopravních situacích, na ulici, hřišti. A následně tyto znalosti prohlubovat po celou dobu školního vzdělávání.

Čtvrtá část je zaměřena na dopravní nehodovost, a to se zaměřením na věk a typologii řidičů ve vztahu k dopravním nehodám. Dopravní nehodovost je na území našeho státu dlouho nepříznivá a bohužel jsme na špici zemí Evropské unie zejména v počtu smrtelných zranění v porovnání s počtem obyvatel a řidičů. Na tomto negativním vývoji se podílí i poměrně značná část nových řidičů s menší praxí po získání řidičského oprávnění.

Ke zpracování bakalářské práce byla využita obsahová analýza dostupných materiálů a vlastní zkušenosti získané při vykonávání činnosti zkušební komisaře. K dokreslení problematiky jsou použity statistické údaje, které mi byly poskytnuty Centrem služeb pro silniční dopravu, školicí středisko Pardubice.

# 1. Charakteristika práce zkušební komisaře

Zkušební komisař, který provádí závěrečné přezkoušení uchazečů o řidičské oprávnění, by měl být na vysoké odborné úrovni, která je podporována státem. Zároveň musí splňovat požadované nároky po stránce pedagogické, psychologické i etické. Záleží na jeho profesionalitě, důslednosti a schopnosti posoudit, zda budoucí vlastníci řidičských oprávnění jsou schopni samostatně jezdit a mnohdy pohotově řešit nepředvídatelné situace, se kterými se v dnešním hustém silničním provozu denně setkáváme. Zkušebním komisařem by měl být člověk dostatečně profesně, odborně i pedagogicky školený k tomu, aby se mu podařilo objektivně posoudit uchazeče o řidičské oprávnění během relativně krátké doby závěrečného přezkoušení, zejména při provádění zkoušky z praktické jízdy.

## 1.1 Pohled do historie

S rozvojem světové ekonomiky ve druhé polovině devatenáctého století byl provoz vozidel na silnicích stále živější, ale v tehdejší době měly jednotlivé země upraveny pravidla provozu na silnicích jednotlivě. Na počátku dvacátého století bylo zřejmé, že úpravu silničního provozu bude nutné se stoupajícím rozvojem dopravy sjednotit na mezinárodní úrovni.<sup>1</sup> Dne 11. října 1909 došlo v Paříži k přijetí Mezinárodní smlouvy o jízdě automobily. Smluvní stranou se stalo i tehdejší Rakousko-Uhersko a tak úmluva platila i na českých územích. Obsahem Pařížské smlouvy byly základní zásady pro řidiče motorových vozidel i samotná vozidla, určovala např. obecné požadavky na řidiče, bezpečnostní opatření a zavedla i první dopravní značky, které smluvní státy začaly užívat dle jednotného vzoru.

V souvislosti se vznikem samostatné Československé republiky po roce 1918 nastalo mnoho změn v celé společnosti, včetně dalšího rozvoje motorizmu a jeho právního rámce. Pro vyzkoušení vozidel a zkoušky řidičů takových vozidel v Čechách platilo Nařízení presidenta zemské správy politické č. 6-298 v Praze.<sup>2</sup> Žádost o vykonání předmětné zkoušky se podávala výhradně u zemské správy politické v Praze; po úspěšném vykonání zkoušky se žadatel ucházel o vydání „vůdčího listu“

---

<sup>1</sup> Ryba, J. *K historii silniční dopravy na území České republiky 2004*. 1. vyd. Praha: Institut Jana Pernera, o.p.s., 2004.

<sup>2</sup> Ryba, J. *K historii silniční dopravy na území České republiky 2004*. 1. vyd. Praha: Institut Jana Pernera, o.p.s., 2004.

u okresní správy politické jeho bydliště. Ve třicátých letech 20.století se zkoušky prováděly tak, že žadatel předvedl zkušebnímu komisaři jízdu vozidlem trvající asi 10 minut v provozu. Pokud při zkušební jízdě nedošlo k přestupkům proti pravidlům silničního provozu nebo dokonce k nehodě, prokázal uchazeč o vůdčí list dovednosti potřebné k bezpečnému vedení a obsluze vozidla a zkouška byla hodnocena jako úspěšná.

V roce 1935 došlo k úpravě silničního provozu jednotně pro celé území Československé republiky, a to zákonem č.81/1935 Sb.<sup>3</sup> Odborná způsobilost se zjišťovala „zkouškou před zkušebním komisařem ustanoveným zemským úřadem“ a vztahovala se „na znalost zákonných a jiných předpisů důležitých pro řidiče motorového vozidla, na znalost strojního zařízení motorového vozidla příslušné kategorie nezbytnou k tomu, aby vozidlo mohlo být bezpečně ovládáno, na praktickou znalost řízení vozidla a na poskytování první laické pomoci.“<sup>4</sup> Významným zásahem do tehdejších pravidel silničního provozu bylo stanovení o zrušení levostranného a zavedení pravostranného provozu,<sup>5</sup> a to Opatřením Stálého výboru č. 275/1938 Sb., o směru dopravy na veřejných cestách, s účinností od 1. května 1939.

Dne 18. května 1950 vydalo Národní shromáždění republiky Československé zákon č.56/1950 Sb.,<sup>6</sup> který se zabývá obecnými zásadami včetně technického stavu vozidel, výcviku řidičů, oprávnění k řízení motorových vozidel a zákonného pojištění. Do tohoto zákona byly zahrnuty závěry jednání v Ženevě v roce 1949, kde byly 19. září toho roku přijaty dva důležité dokumenty, a to Úmluva o silničním provozu a Protokol o dopravních značkách. Výcvik řidičů motorových vozidel prováděla „jednotná celostátní organizace československých motoristů ve zvláštních učilištích“ a „veškerý výcvik řidičů motorových vozidel se provádí podle jednotných zásad“.<sup>7</sup> Řídit motorové vozidlo směla pouze osoba, která k tomu obdržela povolení: „Toto povolení obdrží jen ten, kdo je spolehlivý, prokáže odbornou způsobilost a je schopný řídit motorové vozidlo příslušného druhu.“<sup>8</sup>

Od roku 1953 byly vládním nařízením č. 54/1953 Sb.<sup>9</sup> zřízeny v resortu Ministerstva národní bezpečnosti dopravní inspektoráty v sídlech okresních a krajských

---

<sup>3</sup> Zákon č. 81/1935 Sb., o jízdě motorovými vozidly.

<sup>4</sup> Zákon č. 81/1935 Sb., o jízdě motorovými vozidly, § 12.

<sup>5</sup> Ryba, J. *K historii silniční dopravy na území České republiky 2004*. 1. vyd. Praha: Institut Jana Pernera, o.p.s., 2004.

<sup>6</sup> Zákon č. 56/1950, o provozu na veřejných silnicích.

<sup>7</sup> Zákon č. 56/1950, o provozu na veřejných silnicích, § 11.

<sup>8</sup> Zákon č. 56/1950, o provozu na veřejných silnicích, § 12.

<sup>9</sup> Nařízení vlády č. 54/1953 Sb., o provozu na silnicích.



národních výborů a hlavní dopravní inspektorát se sídlem v Praze. Do jejich kompetence spadala oblast evidence řidičů a zkoušek z odborné způsobilosti včetně výkonu funkce zkušebních komisařů řidičů. Dle tohoto nařízení byly oprávněny řídit motorová a městská kolejová vozidla jen osoby, které obdržely povolení (řidičský průkaz). Žadatel musel pro udělení řidičského oprávnění splnit podmínky, které se týkaly dosažení příslušného věku, zdravotní schopnosti k řízení motorových vozidel, spolehlivosti k řízení motorových vozidel, výcviku v řízení motorových vozidel a odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. Odbornou způsobilost uchazeče zjišťovala kvalifikační komise příslušného dopravního inspektorátu.

Zkoušky se prováděly<sup>10</sup> podle zkušebního řádu, z těchto předmětů:

- z předpisů o provozu na silnicích,
- z praktické jízdy motorovým vozidlem nebo městským kolejovým vozidlem,
- z nauky o motorových nebo městských kolejových vozidlech a jejich udržování.

Za zkoušku se platil předepsaný poplatek složenkou, který činil 20.- Kčs. Pokud žadatel u zkoušky neuspěl, poplatek se nevracel. Samotná zkouška se skládala ze zkoušky ústní a praktické (řízení vozidla za jízdy, případně demontáž a montáž některého zařízení nebo nalezení a odstranění závady ústrojí vozidla).

Ústní zkouška měla dvě části, v nichž žadatel musel prokázat, že:

- zná předpisy o silničním provozu a že rozumí dopravním značkám a znamením užívaných dopravními orgány,
- zná předpisy o způsobilosti motorových vozidel k provozu, zná části a mechanismus motorového vozidla té skupiny, pro níž mu má být vydáno řidičské oprávnění, dále udržování vozidla, poznávání a odstraňování poruch, má znalosti o hospodárné jízdě i opatřeních, které nutno podniknout při nehodě, požáru vozidla, smyku apod.

Otázky členů kvalifikačních komisí musely být jasné, srozumitelné a musely odpovídat praktickým potřebám a schváleným programům zkoušek pro uchazeče jednotlivých tříd.

Třídy byly rozděleny podle toho, o jaké řidičské oprávnění uchazeč žádal:

1. motocyklista,
2. traktorista,
3. amatér (pro osobní automobily),
4. řidič III. třídy (pro osobní i nákladní automobily),

---

<sup>10</sup> Slavík, K., Srnec, D. *Jak získám řidičský průkaz aneb Podmínky pro získání, rozšíření a výměnu řidičských průkazů*. Praha: Naše vojsko, 1955.

5. řidič II. třídy (pro osobní i nákladní automobily a autobusy),
6. řidič I. třídy (stejný rozsah jako řidič II. třídy, navíc měl umět podrobně vyložit význam všech ustanovení).

Hodnocení zkoušek bylo srovnatelné se školní stupnicí, přičemž pro úspěšné složení zkoušky bylo nutné z každého předmětu získat známku stupně 1, 2 nebo 3 (výtečně, velmi dobře, dobře). Osoby, které byly klasifikovány známkou 4, příp. 5, což odpovídalo hodnocení dostatečně nebo nedostatečně, nebyly uznány za způsobilé k řízení vozidel a musely zkoušku z předmětů, z kterých byly takto klasifikovány, opakovat. Opakovanou zkoušku bylo možné provést nejdříve po 15 dnech. Znamky výtečně, velmi dobře a dobře, kterými byl uchazeč nezpůsobilý z některého předmětu klasifikován v jiných předmětech, zůstaly v platnosti po dobu 30 dnů ode dne vykonání zkoušky. Po této době ztratily platnost a uchazeč se musel při opakované zkoušce podrobit zkoušce i z těchto předmětů. Počet opakovacích zkoušek nebyl omezen.

Výše uvedené skupiny řidičských oprávnění byly zrušeny 1. července 1964 vyhláškou č. 87/1964 Sb.,<sup>11</sup> která je transformovala do podoby, která se příliš neliší od dnešní právní úpravy: „Řidičská oprávnění udělená na základě dřívějších předpisů platí napříště v tomto rozsahu:

- a) řidičské oprávnění řidiče I. nebo II. třídy opravňuje k řízení motorových vozidel skupiny A, B, C, D, E, M a T,
- b) řidičské oprávnění řidiče III. třídy opravňuje k řízení motorových vozidel skupiny A, B, C, E, M a T,
- c) řidičské oprávnění řidiče osobního automobilu opravňuje k řízení motorových vozidel skupiny B a M,
- d) řidičské oprávnění řidiče motocyklu opravňuje k řízení motorových vozidel skupiny A a M,
- e) řidičské oprávnění řidiče traktoru opravňuje k řízení motorových vozidel skupiny M a T,
- f) řidičské oprávnění k řízení malých motocyklů opravňuje k řízení motorových vozidel skupiny M.“<sup>12</sup>

Vyhláška také stanovila podmínky řidičů z hlediska věku, tělesné a duševní schopnosti a dále povinnost absolvovat výcvik žadatelů o řidičské oprávnění

---

<sup>11</sup> Vyhláška MV č. 87/1964 Sb., o řidičských průkazech.

<sup>12</sup> Vyhláška MV č. 87/1964 Sb., o řidičských průkazech, § 4 odst. 1.

ve výcvikovém zařízení. Odborná způsobilost žadatelů o řidičské oprávnění se zjišťovala zkouškou:

- a) z předpisů o silničním provozu,
- b) z nauky o motorových vozidlech a jejich údržbě,
- c) z jízdy.

Dnem 1. března 1981 nabyla účinnosti vyhláška FMV č. 174/1980 Sb.,<sup>13</sup> kde byl nově přesně vymezen postup konání zkoušek z odborné způsobilosti žadatelů o řidičská oprávnění. Vyhláška stanovovala dosažení minimálního počtu bodů k úspěšnému vykonání zkušebnímu testu, kterým se prováděla zkouška z předpisů o silničním provozu, postup při provádění zkoušky z nauky o motorových vozidlech a jejich údržbě a určovala přesné požadavky zkoušky z řízení motorových vozidel a její dobu.

V roce 1997 došlo k přijetí zákona č. 12/1997 Sb.,<sup>14</sup> který měl za úkol překlenout období do vydání zákona a provozu na pozemních komunikacích. Do té doby byla pravidla provozu na pozemních komunikacích upravena pouze vyhláškou, tudíž úpravou podzákonnou, a podle velké části odborné veřejnosti touto formou nelze ukládat řidičům žádné povinnosti. Tato situace vedla k přijetí výše uvedeného zákona.

V roce 2001 byla přijata nová vyhláška č. 31/2001 Sb.,<sup>15</sup> která se stala prováděcí vyhláškou zákona o silničním provozu č. 361/2000 Sb.<sup>16</sup> Zároveň tímto došlo ke zrušení výše uvedené vyhlášky č. 87/1964 Sb., která za svou existenci prošla mnohými novelizacemi. Zákon č. 361/2000 Sb. v první části pojednává o pravidlech provozu na pozemních komunikacích a v druhé části o problematice řidičských oprávnění a řidičských průkazů. Tím došlo ke sloučení těchto dvou vzájemně souvisejících okruhů do jednoho zákona.

## **1.2 Funkce zkušební komisaře po roce 1989**

Jak již bylo výše zmíněno, zkoušky uchazečů o řidičské oprávnění prováděli do 31.12.2000 příslušníci Policie ČR. Po významných společenských a politických změnách v roce 1989 začala snaha o přechod dopravně správních agend z resortu

---

<sup>13</sup> Vyhláška FMV č. 174/1980 Sb., o provádění zkoušek z odborné způsobilosti žadatelů o řidičská oprávnění.

<sup>14</sup> Zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích.

<sup>15</sup> Vyhláška MDS ČR č. 31/2001 Sb., o řidičských průkazech a o registru řidičů.

<sup>16</sup> Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).

ministerstva vnitra do působnosti ministerstva dopravy. Tento přechod byl ale úplně dokončen až v roce 2001.

Do té doby byla činnost zkušebních komisařů upravena interními předpisy Policie ČR, kterými se upravovala činnost služby dopravní policie na úseku dopravně správních agend, mimo jiné i podmínky získání oprávnění pro činnost funkce zkušebního komisaře.

Vybraní příslušníci PČR museli dosáhnout úplného středního vzdělání, absolvovat psychologické vyšetření se zaměřením na práci zkušebního komisaře na příslušném pracovišti Policie ČR v rámci kraje a také splňovat srovnatelná kritéria, jaká byla stanovena pro získání Osvědčení pro učitele řidičů motorových vozidel.<sup>17</sup> Budoucí zkušební komisaři museli také absolvovat vzdělávací školení ve střední policejní škole se zaměřením na práci zkušebního komisaře, kde byli školeni na praktickou činnost při vykonávání zkoušek, jako např. provádění zkoušek z pravidel silničního provozu, nauky o konstrukci motorových vozidel a praktické jízdy a také související administrativní činnosti (vedení protokolu o zkouškách, kontrola dokumentace výcviku).

Pro získání oprávnění policisty pro činnost funkce zkušebního komisaře bylo nutné vykonat zkoušku, kterou zpravidla prováděla komise dopravního inspektorátu Policie ČR správy kraje. Zkouškou musel policista prokázat znalosti z výkladu jednotlivých ustanovení pravidel silničního provozu, znalost z konstrukce motorových vozidel v rozsahu požadovaného oprávnění, výkladu teorie a techniky jízdy, hodnocení praktické jízdy a také orientace v související právní úpravě. Po úspěšném složení jednotlivých dílčích zkoušek mu byl vydán „Průkaz zkušebního komisaře dopravního inspektorátu Policie České republiky“. Zpravidla policista v nové funkci zkušebního komisaře zpočátku získal oprávnění pro provádění zkoušek pouze pro skupiny B (osobní automobily) a až po několika letech praxe bylo možné toto oprávnění rozšířit na ostatní skupiny C a D (nákladní automobily a autobusy).

Zdokonalování odborné způsobilosti policistů-zkušebních komisařů bylo prováděno dvojím způsobem:

- formou instrukčně metodického zaměstnání, jednou měsíčně pod vedením komise dopravního inspektorátu, které bylo zejména zaměřeno na doplňování

---

<sup>17</sup> Vyhláška FMD č.55/1991 Sb., o výcviku a zdokonalování odborné způsobilosti řidičů silničních motorových vozidel, § 12.

aktuálních informací, získávání nových znalostí a také snaha o sjednocení činnosti zkušebních komisařů při provádění zkoušek,

- formou povinného absolvování čtrnáctidenního vzdělávacího a zdokonalovacího školení na Střední policejní škole Ministerstva vnitra v Jihlavě, kde byli účastníci seznámeni s aktuálními změnami v právní úpravě a jejich výkladem, informování o chystaných novelizacích zákonů a vyhlášek a také si zde zvyšovali své znalosti v dopravně-psychologické a pedagogicko-psychologické oblasti, které jsou velmi důležité pro výkon funkce zkušební komisaře.

### **1.3 Funkce zkušební komisaře v současnosti**

Jak již bylo výše uvedeno, v roce 2000 byly přijaty nové právní úpravy pravidel provozu na pozemních komunikacích<sup>18</sup> a také získávání odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel.<sup>19</sup> Důsledkem těchto právních úprav byl přechod dopravně správních agend, tedy evidence řidičů, vydávání řidičských průkazů a také výkon funkce zkušební komisaře řidičů od Policie ČR pod okresní úřady a následně po reformě veřejné správy pod obecní úřady obcí s rozšířenou působností.

Stávající policisté - zkušební komisaři mohli přejít od Policie ČR pod příslušné okresní úřady, nebo nadále vykonávat službu policisty v rámci dopravní policie. V okresech, kde se žádný ze stávajících zkušebních komisařů nerozhodl přechod pod Okresní úřad, byli policisté-zkušební komisaři převedeni do tzv. činné zálohy na dobu šesti měsíců, po kterou tuto činnost v působnosti okresního úřadu vykonávali.

Zkušebním komisařům, kteří přešli od Policie ČR pod okresní úřady byl na základě platnosti jejich stávajícího průkazu vydán ministerstvem dopravy průkaz zkušební komisaře řidičů s omezenou dobou platnosti tří let.

Noví žadatelé, které Okresní úřady přijaly do pracovního poměru pro výkon funkce zkušební komisaře, museli nejdříve absolvovat základní školení pro zkušební komisaře, ukončené závěrečným přezkoušením. Poté jim byl vydán průkaz zkušební komisaře s dobou platnosti pěti let.

---

<sup>18</sup> Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).

<sup>19</sup> Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů.

Po uplynutí této doby je povinen absolvovat zdokonalovací školení a závěrečné přezkoušení. Po úspěšném vykonání přezkoušení se platnost průkazu prodlouží na další tři roky. Následná školení a přezkoušení se konají opět v tříletém cyklu.

Podmínky pro výkon povolání a získání průkazu zkušební komisaře jsou podrobně popsány v následující kapitole.

## **1.4 Dílčí závěr**

Lze konstatovat, že Policie ČR měla snahu o to, aby zkušební komisaři byli na vysoké odborné úrovni, a proto vkládala nemalé prostředky na jejich výchovu, vzdělávání a následné zvyšování profesních kvalit. Střední policejní škola v Jihlavě, kde bylo vzdělávání zkušebních komisařů v rámci Policie ČR prováděno, byla materiálně i technicky zabezpečena na vysoké úrovni. Měla několik specializovaných učeben pro výuku odborných předmětů, a to zejména konstrukci silničních vozidel a byly zde také umístěny názorné pomůcky, jako např. podvozek nákladního automobilu Tatra 815 a autobusu Karosa. Vyučování prováděli zkušení lektori a odborníci na jednotlivou problematiku.

Nespornou výhodou určitě bylo také jednotné vedení Policie ČR formou interních příkazů a nařízení, takže tímto způsobem bylo zaručeno, že zkoušky z odborné způsobilosti byly prováděny jednotně na všech dopravních inspektorátech v rámci celé republiky.

Je velká škoda, že ne všichni zkušební komisaři Policie ČR nepokračovali v této práci i po přechodu pod Okresní úřady, neboť jejich vzdělávání bylo na vysoké úrovni a také měli bohaté zkušenosti v této činnosti.

## 2. Vzdělávání zkušebních komisařů

Právní úprava vzdělávání zkušebních komisařů je předmětem zákona č. 247/2000 Sb.<sup>20</sup> a jeho prováděcí vyhlášky č. 167/2002 Sb.<sup>21</sup> Zde jsou vymezené podmínky pro vykonávání funkce zkušebního komisaře řidičů provádějící zkoušky žadatelů o řidičské oprávnění.

Obsahem této kapitoly je nejen vzdělávání nových budoucích zkušebních komisařů, ale i o zdokonalovací, průběžné a prohlubující vzdělávání zkušebních komisařů, kteří tuto funkci již vykonávají.

### 2.1 Zákonné a ostatní podmínky

Zkoušky žadatelů o řidičská oprávnění provádí příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností, do jehož správního obvodu patří příslušná autoškola. Pro provádění zkoušek určí příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností zkušebního komisaře, kterým může být pouze zaměstnanec obce zařazený do obecního úřadu, který je současně držitelem platného průkazu zkušebního komisaře vydaného podle tohoto zákona. Pokud není podmínka pracovněprávního vztahu splněna, nemůže tuto činnost vykonávat.

Provádění činnosti zkušebního komisaře je neslučitelné s podnikáním nebo jiným druhem výdělečné činnosti v oblasti provozování autoškol. Ze své činnosti je zkušební komisař zodpovědný Ministerstvu dopravy, z povinností vyplývajících z pracovněprávních vztahů svému zaměstnavateli, tj. příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností.

„O vydání průkazu zkušebního komisaře rozhoduje Ministerstvo dopravy (dále jen „ministerstvo“). Ministerstvo vydá průkaz zkušebního komisaře na základě písemné žádosti, prokáže-li žadatel, že

- a) je starší 25 let,
- b) má ukončeno střední vzdělání zakončené maturitní zkouškou,

---

<sup>20</sup> Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů.

<sup>21</sup> Vyhláška č. 167/2002 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel.

- c) je držitelem řídičského oprávnění skupiny nebo podskupiny, k jejímuž získání bude žadatele o získání řídičského oprávnění zkoušet nejméně 5 let,
- d) absolvoval základní školení pro zkušební komisaře a zkouškou prokázal 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 ovládnání a údržby vozidla, řízení vozidla a bezpečné jízdy,
- e) nemá soudem nebo správním orgánem, uložen trest zákazu řízení motorových vozidel a že mu v posledních pěti letech nebyl takový trest uložen.<sup>22</sup>

Základní školení žadatelů o vydání průkazu zkušební komisaře a zkoušky provádí ministerstvo, které může na základě výsledku výběrového řízení provedeného podle zvláštního právního předpisu pověřit prováděním základního školení právnickou osobu. Od roku 2001 až do současnosti je prováděním tohoto školení pověřeno Centrum služeb pro silniční dopravu (dále jen CSPSD).

CSPSD je právnickou osobou, vystupující v právních vztazích svým jménem a nesoucí odpovědnost z těchto vztahů vyplývajících. Je státní příspěvkovou organizací, jejímž zřizovatelem je Ministerstvo dopravy ČR. Organizace mimo jiné zabezpečuje dle zřizovací listiny nástupní a další vzdělávání zkušebních komisařů pro zkoušky uchazečů o řídičská oprávnění a je také oprávněna provádět pořádání odborných kurzů, školení a jiných vzdělávacích akcí včetně lektorské činnosti.

Školení probíhají ve Školicím středisku Pardubice, konkrétně ve Vzdělávacím a informačním centru Ráby, kde má CSPSD pronajatou učebnu teoretické výuky a počítačovou učebnu. Místo se nachází v klidném prostředí asi 10 km od centra Pardubic. Zároveň je zde pro účastníky školení zajištěno i ubytování a stravování.

Lektorsky jsou veškerá školení vedena odborníky, kteří jsou držiteli profesního osvědčení učitelů a průkazu zkušební komisaře všech skupin řídičských oprávnění, odborné předměty přednášejí lektori vysokých škol.

K praktickým jízdám je využíváno dopravních prostředků ve vlastnictví CSPSD.

---

<sup>22</sup> Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, § 34, odst.1.



## 2.2 Základní školení pro zkušební komisaře

Základní školení pro zkušební komisaře je prováděno podle zákona č. 247/2000 Sb.<sup>23</sup> a prováděcí vyhlášky č. 167/2002 Sb.<sup>24</sup>

„Základní školení pro zkušební komisaře je zaměřeno zejména na:

- a) znalost předpisů o provozu na pozemních komunikacích a předpisů souvisejících,
- b) znalost ovládání a údržby vozidla,
- c) základy psychologie a pedagogiky,
- d) metodiku výuky a výcviku žadatelů o řidičská oprávnění, včetně metodiky výuky a výcviku tělesně postižených žadatelů o řidičská oprávnění,
- e) znalost obsahu výuky a výcviku,
- f) znalost organizace zkoušek k získání řidičského oprávnění,
- g) znalost zdravotnické přípravy (výuka a praktický výcvik).<sup>25</sup>

Učební osnova základního školení pro zkušební komisaře je stanovena vyhláškou MD č. 167/2002 Sb.,<sup>26</sup> kde jsou uvedeny jednotlivé předměty školení a příslušný počet hodin každého předmětu. Celková doba základního školení je sedm pracovních týdnů, osmý týden je vyhrazen pro konání závěrečných zkoušek. Výuka probíhá vždy od pondělního rána do pátečního poledne. Z pohledu účastníka školení je to nesmírně časově náročné zejména z důvodu osmitýdenního odloučení od svých blízkých a rodin. Ale zároveň je zde možnost učení a vstřebávání získaných informací ve svém volném čase a také možnost konzultace případných nejasností s učiteli z CSPSD, přednášejícími lektory a také se svými kolegy přímo ve vzdělávacím centru. Každý účastník základního školení obdrží při jeho zahájení složku se studijním materiálem; jedná se zejména o brožovaný materiál: „Úplné znění–Pravidla silničního provozu, Autoškoly–řidičské průkazy, zdravotní způsobilost“ a dále učebnice pro jednotlivé předměty dle učební osnovy.

Výuková učebna je vybavena projekčními zařízeními, jako např. video s několika monitory, zpětným projektorem a obdobnými zařízeními. V další místnosti se nachází počítačové vybavení pro provádění cvičných testů z pravidel o provozu

---

<sup>23</sup> Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů.

<sup>24</sup> Vyhláška č. 167/2002 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel.

<sup>25</sup> Vyhláška č. 167/2002 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, § 14.

<sup>26</sup> viz. příloha č. 1 – Učební osnova základního a zdokonalovacího školení pro zkušební komisaře (Příloha č. 4 k vyhlášce č. 167/2002 Sb.).

na pozemních komunikacích a souvisejících předpisů; testy zde mohou zároveň procvičovat až čtyři účastníci školení. Na škodu je pouze to, že se v žádné učebně školicího střediska nenachází modely konstrukčních částí vozidel, které by byly vhodné zejména pro názornou praktickou ukázkou.

Pro výcvik praktických jízd je školící středisko vybaveno výcvikovými vozidly autoškoly těchto druhů:

- motocykl YAMAHA XJ 600,
- osobní automobily: ŠKODA OCTAVIA 1U 1.6, PEUGEOT BOXER 2.5 D,
- nákladní automobil: RENAULT MIDLUM 180.10/B P 4x2,
- autobusy: SOR C 10.5, KAROSA LC 736.20,
- nákladní přívěs: SVAN CHTP 10 M-17.5.

### **Přehled jednotlivých předmětů včetně jejich obsahové náplně:**

#### **1. Právní problematika**

V rámci právní problematiky je proveden zejména výklad a praktická aplikace zákona č. 500/2004 Sb.<sup>27</sup> (správního řádu) a také zákonů a vyhlášek souvisejících s uvedenou problematikou. Týká se zejména metodik pro vydávání rozhodnutí a ostatních správních činností při řešení konkrétních případů v rámci problematiky odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel (např. odebrání řidičských oprávnění po jejich zadržení, obhajoba příslušného řidičského oprávnění). Účastníci školení obdrží vzory rozhodnutí a usnesení týkající se uvedených správních činností, které jsou užitečnou pomůckou při výkonu funkce v jejich budoucí praxi.

#### **2. Základy psychologie**

Výukou předmětu Základy psychologie rozumíme především psychologii silniční dopravy, která se zabývá dopravním chováním nejen řidičů, ale i ostatních účastníků silničního provozu. Psychologie silniční dopravy se zabývá otázkami sociálně psychologických aspektů práce řidičů, výukou a výcvikem řidičů, zlepšováním mezilidských vztahů a také analyzuje psychologické příčiny dopravních nehod.<sup>28</sup> Jde tedy o velmi širokou oblast využití psychologie a v oblasti dopravy má své nezastupitelné místo. Bohužel ještě do nedávné doby byla v autoškolách mnohdy opomíjena.

---

<sup>27</sup> Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád.

<sup>28</sup> Štikar, J., Voskovec, J., Štikarová, J. *Psychologie v dopravě*. 1.vyd. Praha: Karolinum, 2003.

V současné době se také začíná mnohem více než v minulých letech klást při výuce a výcviku důraz na výchovu a vzdělávání v oblasti psychologie bezpečné jízdy, která by se měla napříště stát součástí znalostí všech řidičů, včetně těch, kteří řídí pouze příležitostně. Záleží na každém řidiči, nejen na míře jeho řidičských znalostí, dovedností, zkušeností a návyků, ale také na jeho charakterových vlastnostech i na celkovém duševním a fyzickém stavu, jak bude své vozidlo řídit. Při nepřiměřených rychlostech a v náročném a hustém provozu dochází poměrně často ke vzniku složitých a nebezpečných situací. Nejčastěji se tak stává, když řidič není v dobré kondici, např. při únavě, rozrušení nebo když řídí vozidlo nevhodným způsobem.

V rámci základů psychologie jsou účastníci školení seznámeni s těmito okruhy:

- struktura osobnosti řidiče,
- vnímání,
- pozornost,
- paměť,
- únava, monotonie, biologické rytmy,
- rozhodování, reakce a jednání,
- léky, alkohol a jiné omamné látky,
- komunikace a její formy,
- agresivita při řízení motorových vozidel.

### **3. Základy pedagogiky**

Činnost v roli zkušebních komisařů předpokládá celou řadu pedagogicko-psychologických znalostí a dovedností. Zkouška a především její úspěšné zvládnutí se musí odehrávat v klidném prostředí a atmosféře, musí být nestresující a na tom všem by se měli podílet všichni její aktéři, tzn. nejen zkoušející, ale i zkoušený.

„Základní pedagogicko-psychologické zásady, které musí každý zkušební komisař u zkoušek z odborné způsobilosti žadatelů o řidičská oprávnění bezpodmínečně respektovat, jsou:

1. Seznámení žadatelů o řidičské oprávnění s obsahem, formou a rozvrhem závěrečných zkoušek z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel.
2. Jasná formulace požadavků v průběhu dílčích zkoušek v rámci závěrečné zkoušky z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel.
3. Při hodnocení výkonu u závěrečné zkoušky u každého žadatele o řidičské oprávnění jasně a stručně formulovat chyby, kterých se žadatel o řidičské

oprávnění dopustil v průběhu zkoušky a provést vyčerpávající zhodnocení jeho výkonu. Výsledné hodnocení dílčích zkoušek i celkový prospěch u závěrečné zkoušky je proveden slovně.<sup>29</sup>

Po úspěšném absolvování základního školení musí být zkušební komisař schopen na základě znalostí získaných v průběhu výuky předmětu Základy psychologie a Základy pedagogiky uplatňovat základní pedagogicky-psychologické zásady při provádění zkoušek z odborné způsobilosti žadatelů o řidičská oprávnění, přistupovat ke každému žadateli o řidičské oprávnění individuálně a respektovat jeho osobnost.

#### **4. Metodika výuky a výcviku v autoškole (včetně prověření a nácviku vědomostí a dovedností)**

##### ***I. Teoretické předměty***

###### ***a) Předpisy o provozu vozidel***

Předmět je zaměřen na prohloubení a rozšíření znalostí zákona č. 361/2001 Sb.<sup>30</sup> U účastníků se základní znalost předpokládá z důvodu naplnění podmínky minimálně pětiletého vlastnění řidičského oprávnění pro danou skupinu. Teoretická znalost veškerých ustanovení výše uvedeného zákona je velmi důležitá z několika důvodů:

- jedná se o zákon upravující provoz na pozemních komunikacích a tedy o zákon stěžejní,
- je obsahem závěrečného přezkoušení a to jak v písemné, tak i ústní podobě,
- výborná znalost zákona umožňuje zkušebnímu komisaři při provádění vlastních zkoušek přesnou formulaci chyb a nesprávných jednání uchazečů, tzn. formulace konkrétních ustanovení zákona.

Jednotlivé kapitoly výkladu jsou zaměřeny na:

- předmět úpravy, vymezení základních pojmů,
- povinnosti jednotlivých účastníků provozu na pozemních komunikacích,
- pravidla provozu na pozemních komunikacích,
- úpravu a řízení provozu na pozemních komunikacích,
- řidičská oprávnění – skupiny, podskupiny, věk, podmínky pro udělení,
- řidičský průkaz – druhy, zapisované údaje, vydávání duplikátů, neplatnost.

<sup>29</sup> Kolektiv: *Základy pedagogiky a rétoriky (učební text)*. Pardubice: CSPSD Školící středisko Pardubice, s. 7-8.

<sup>30</sup> Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).

### *b) Ovládání a údržba vozidla*

Tento předmět seznamuje účastníky se základními zásadami teorie ovládání a údržby vozidla, jsou zde popsány základní ovládací prvky vozidla, jejich umístění a funkce. Z hlediska obsluhy vozidla je nutné se nejprve obeznámit se základním uspořádáním vozidla, jeho technických parametrech, konstrukčním řešením, údržbě, využití a provozních možnostech, a to nejen z hlediska bezpečné jízdy a využití všech možností daného vozidla, ale i vzhledem k jeho hospodárnému a ekologickému provozu.

Dále jsou popsány základní úkony prováděné při běžné údržbě vozidla, odstraňování běžných poruch a závad na vozidle, způsob provádění pravidelného měření emisí a technických prohlídek silničních vozidel.

### *c) Konstrukce vozidel*

Automobily musí splňovat řadu požadavků na bezpečnost, spolehlivost, hospodárnost, rychlost, ochranu životního prostředí, jízdní komfort i vkus uživatelů. Vývoj v uplynulých desetiletích se snažil těmto požadavkům vyhovět a současný automobil se stal velice komplikovaným a nákladným strojem. Jeho údržbou a opravami se zabývají specializované značkové servisy. Dříve se budoucí řidiči učili seřizovat brzdy, ventilovou vůli, odtrh a předstih, volnoběh a další práce, které je dnes nutné svěřit odborníkům. Přesto se ani dnešní řidič a zkušební komisař neobejde bez znalostí základní péče o vozidlo, jejichž opomenutím si může způsobit řadu zbytečných výdajů a nepříjemností při jízdě. Z těchto důvodů je náplní tohoto předmětu podrobnější seznámení a prohloubení znalostí účastníků o účelu, konstrukci a údržbě hlavních podskupin motorových vozidel, což jsou zejména:

- automobilové spalovací motory (základní rozdělení a činnost automobilových motorů, mazací a chladicí soustava spalovacího motoru, palivové soustavy zážehových a vznětových motorů),
- převodová ústrojí (spojka, převodovka, spojovací a kloubové hřídele, rozvodovka, diferenciál),
- podvozek vozidla (rám a karoserie vozidla, pérování, nápravy, kola a pneumatiky, řízení, brzdy),
- elektrické příslušenství a výstroj motorového vozidla (zdroje elektrického proudu, zapalovací soustava zážehového motoru), spouštěč, osvětlení vozidla, elektrická signalizační zařízení motorového vozidla).

#### *d) Teorie řízení a zásady bezpečné jízdy*

V tomto předmětu jsou účastníci seznámeni s teorií řízení motorového vozidla a zásadami bezpečné jízdy, chováním různých koncepcí a druhů motorových vozidel na silnici a zásadami provádění jednotlivých jízdnicích úkonů při řízení daného druhu motorového vozidla. Dále jsou probrány zásady správného chování řidiče motorového vozidla při jízdě za různých povětrnostních podmínek, ve dne i v noci a za snížené viditelnosti, zásady správného chování řidiče v případě vzniku různých mezních situací, např. vběhnutí chodce do vozovky, vzniku dopravní nehody před vozidlem, náhlému pádu předmětu na vozovku např. z jedoucího nákladního automobilu apod.

Po úspěšném absolvování musí být zkušební komisař schopen na základě znalostí získaných v průběhu výuky tohoto předmětu vyhodnotit chyby, kterých se žadatel o řidičské oprávnění dopustil v průběhu jízd a zkoušek z odborné způsobilosti při provádění jednotlivých jízdnicích úkonů a důsledně je žadateli o řidičské oprávnění popsat včetně možných následků těchto chyb. V případě nutnosti musí být schopen vysvětlit způsob ovládnání daného druhu vozidla, stručně a jasně vysvětlit žadateli o řidičské oprávnění zásady bezpečné jízdy a principy správného chování řidiče v silničním provozu.

## ***II. Praktické předměty***

### *a) Výcvik v řízení vozidla*

Praktický výcvik v řízení s vozidly jednotlivých skupin (motocykl, osobní automobil, nákladní automobil, autobus, traktor) je rozdělen do dvou částí.

V první části se účastníci školení sami zdokonalují v řízení vozidel jednotlivých skupin, jejichž jsou držitelé. Jsou také nabádáni instruktorem z CSPSD ke striktnímu a důslednému dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích při praktické jízdě. Po absolvování vyučovací hodiny jsou hodnoceni instruktorem CSPSD a kolegou–zkušebním komisařem a upozorňováni na chyby, kterých se během praktické jízdy dopustili.

V druhé části pak sami pozorují chování a dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích svého kolegy za volantem, pečlivě sledují a zapisují si chyby, kterých se po dobu jízdy dopustil. Tak se vlastně připravují na svoji budoucí úlohu zkušebního komisaře.

Před započítáním praktické jízdy musí také od každého budoucího zkušebního komisaře zaznít poučení před jízdou, kterým žadateli sdělí průběh vykonání zkoušky

z praktické jízdy a svoji představu, jak by zkouška měla probíhat. Také ho upozorní na chyby v řízení, kterých by se měl při zkoušce vyvarovat a také důsledky porušení zákona o silničním provozu. Poučení by mělo mít např. tuto formu:

*„Dobrý den, jmenuji se Radoslav Matoušek a jsem zkušební komisař Městského úřadu Šumperk. Předložte mi prosím Vaši žádost o řidičské oprávnění a občanský průkaz ke kontrole totožnosti. Při dílčí zkoušce z praktické jízdy vás budu řídit a udávat směr jízdy, a to jasnými a stručnými pokyny, např. odbočte vpravo (vlevo), kruhový objezd opusťte druhým výjezdem, pokračujte směr Zábřeh atd.. Pokud mému pokynu neporozumíte, včas se zeptejte, zopakuji jej. Představuji si, že vaše jízda bude v souladu s pravidly silničního provozu, bezpečná, plynulá a dle možnosti i ekonomická. Během této zkoušky budu požadovat prokázání vašich základních znalostí a dovedností při řízení a ovládnutí vozidla, jako jsou rozjíždění a zastavování, couvání, otáčení a parkování; ovládnutí vozidla při nižších a vyšších rychlostech; jízdu v pruzích, jízdu a řešení křižovatek, a vaše správné, rychlé a bezpečné reakce na vzniklé dopravní situace. Pokud se dopustíte během jízdy chyb v řízení nebo vedení bezprostředně snižující bezpečnost vozidla nebo osádky, nebo jiných účastníků provozu na pozemních komunikacích, budu nucen Vás hodnotit stupněm „neprospěl(a)“. Musím Vás upozornit, že pokud během průběhu zkoušky dojde k takovému porušení zákona o provozu na pozemních komunikacích, které vážným způsobem ohrozí bezpečnost provozu anebo k situaci, kdy by do řízení vozidla musel zasáhnout učitel nebo já, zkouška se okamžitě ukončí a budete hodnocen(a) stupněm „neprospěl(a)“. Rozuměl(a) jste tomuto poučení? Jste dostatečně způsobilý(á) pro toto přezkoušení? Pokud jste připraven(a) k jízdě, pojedeme tam a tam ...“*

Podobné poučení by měl od zkušební komisaře před vykonání zkoušky z praktické jízdy vyslechnout každý uchazeč o řidičské oprávnění.

### *b) Praktická údržba vozidla*

Úkolem výuky tohoto předmětu je praktické procvičení některých úkonů a postupů prováděných při pravidelné údržbě vozidla, praktická diagnostika některých běžných závad, ke kterým může při provozu vozidla dojít a postupy vedoucí k jejich odstranění. Jedná se zejména o provedení praktické prohlídky před jízdou, kontrolu a doplňování základních provozních kapalin, nácvik výměny poškozeného kola na silnici, výměnu žárovek a pojistek, praktickou diagnostiku a odstranění poruch zapalování, praktickou diagnostiku a odstranění poruch alternátoru a startéru, praktickou diagnostiku a odstranění poruch přívodu paliva, praktickou diagnostiku a odstranění poruch mazací soustavy, praktickou diagnostiku a odstranění poruch chladicí soustavy, praktickou diagnostiku a odstranění poruch brzd, praktickou diagnostiku a odstranění poruch spojky, převodovky, rozvodovky a diferenciálu, praktickou diagnostiku a odstranění poruch náprav.

Po úspěšném absolvování základního školení musí být zkušební komisař schopen na základě znalostí a dovedností získaných v průběhu výuky tohoto předmětu předvést jednotlivé úkony prováděné při pravidelné údržbě vozidla a při rozpoznávání a odstraňování závad vzniklých v průběhu provozu vozidla.

## **5. Zkoušky z odborné způsobilosti**

### ***1. Organizace zkoušek (právní normy a předpisy, statut zkušební komisaře, správní činnosti, výcviková dokumentace)***

V tomto předmětu jsou posluchači seznámeni s formou a obsahem provádění závěrečných zkoušek uchazečů o řidičská oprávnění, která je upravena ve čtvrté části zákona č.247/2000 Sb.

#### ***Základní ustanovení o zkouškách z odborné způsobilosti***

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

Provozovatel autoškoly, který zajišťoval výuku a výcvik žadatele, poskytne příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností pro účely zkoušky na náklady žadatele výcvikové vozidlo.



Ke zkoušce doprovází žadatele o řídičské oprávnění držitel příslušného profesního osvědčení. Rozsah zkoušek z odborné způsobilosti pro jednotlivé skupiny a podskupiny řídičských oprávnění a způsob jejich provádění je uveden v příloze č. 5.

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

- a) z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy,
- b) ze znalostí ovládání a údržby vozidla kromě skupiny AM,
- c) z praktické jízdy s výcvikovým vozidlem.

Výsledek každé zkoušky se hodnotí stupněm "prospěl" nebo "neprospěl". Jestliže žadatel o řídičské oprávnění neprospěl v některé zkoušce, může zkoušku opakovat. Každá opakovaná zkouška může být provedena nejdříve za pět pracovních dní ode dne konání neúspěšné zkoušky.

Zkoušky z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel jsou zahájeny testem z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy.

Výsledek zkoušek zapisuje zkušební komisař do žádosti o řídičské oprávnění a do protokolu o zkouškách. Každý zápis musí být potvrzen podpisem zkušební komisaře a jeho razítkem. Po absolvování zkoušek opatří obecní úřad obce s rozšířenou působností žádost o řídičské oprávnění razítkem obecního úřadu obce s rozšířenou působností. Neuspěl-li žadatel o řídičské oprávnění při zkouškách do doby 6 měsíců ode dne zahájení první zkoušky, je povinen před další zkouškou absolvovat novou výuku a výcvik v plném rozsahu.<sup>31</sup>

Pokud žadatel neovládá dostatečně nebo vůbec jazyk, ve kterém je konána zkouška, může zkoušku složit za přítomnosti tlumočnicka ustanoveného podle zákona č.36/1967 Sb.<sup>32</sup> Tlumočnicka si zajistí žadatel na vlastní náklady. Zkouška z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy se v takovémto případě koná ústně.

Žadatel může využít možnosti přítomnosti tlumočnicka pouze v případě, pokud měl k dispozici tlumočnicka při všech hodinách výuky k řídičskému oprávnění. Účast tlumočnicka při výuce musí být doložena společně s účastí žadatele při výuce.

„Žadatel o řídičské oprávnění je povinen zaplatit příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností za zkoušku z odborné způsobilosti 700 Kč; v případě opakovaných zkoušek žadatel zaplatí za zkoušku z předpisů o provozu na pozemních

---

<sup>31</sup> Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, § 38, 39.

<sup>32</sup> Zákon č. 36/1967 Sb., o znalcích a tlumočnicích.

komunikacích 100 Kč, za opakovanou zkoušku ze znalostí ovládání a údržby vozidla 200 Kč a za opakovanou zkoušku z praktické jízdy 400 Kč.<sup>33</sup>

## ***II. Metodika provádění dílčích zkoušek včetně nácviku činnosti***

***(postup a kritéria hodnocení znalostí, pomůcky zkušební komisaře)***

### ***Provádění dílčích zkoušek***

#### ***a) Předpisy o provozu vozidel***<sup>34</sup>

Zkouška se provádí testem, zpravidla za pomoci výpočetní techniky nebo písemně. Zkouška prováděna pomocí výpočetní techniky je sestavována náhodným výběrem jednotlivých zkušebních otázek. Test je složen z 25 otázek s možností získání 50 bodů.

Otázky v testu jsou sestaveny takto:

- znalost pravidel provozu na pozemních komunikacích a jejich užití řidičem (10 otázek),
- znalost zásad bezpečné jízdy a ovládání vozidla (4 otázky),
- znalost dopravních značek, světelných a akustických signálů, výstražných světel, speciální označení vozidel a osob, dopravní zařízení a zařízení pro provozní informace včetně náležitého chování řidiče (3 otázky),
- schopnost řešení dopravních situací (3 otázky),
- znalost předpisů o podmínkách provozu na pozemních komunikacích (2 otázky),
- znalost předpisů souvisejících s provozem na pozemních komunikacích (2 otázky),
- znalost zdravotnické přípravy (1 otázka).

Na vykonání zkoušky je stanovena doba 30 minut; žadateli, který doloží lékařské potvrzení, že trpí dyslexií nebo dysgrafií, se předepsaná doba prodlouží na dvojnásobek. Jednotlivé správné odpovědi jsou hodnoceny jedním, dvěma nebo čtyřmi body.

Pro hodnocení testu stupněm „**prospěl**“ je potřebné získání nejméně 43 bodů.

#### ***b) Ovládání a údržba vozidla***<sup>35</sup>

Zkouška ze znalostí ovládání a údržby vozidla se provádí ústně u modelů či výcvikového vozidla.

<sup>33</sup> Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, § 39a

<sup>34</sup> Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, § 40 a vyhláška č. 167/2002 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, § 17.

<sup>35</sup> Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, § 41 a vyhláška č. 167/2002 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, § 18.

Žadatel o řidičské oprávnění pro motocykl a osobní automobil prokazuje znalosti základních soustav vozidla a činitelů, které mají vliv na bezpečnost jízdy a na životní prostředí, jejich běžnou údržbu a odstraňování běžných poruch a závad. Žadatel o řidičské oprávnění pro nákladní automobil, autobus a traktor navíc prokazuje znalosti v provádění údržby vozidla, jakož i rozpoznávání a odstraňování vyskytujících se poruch s ohledem na požadavky bezpečnosti a hospodárnosti provozu motorových a přípojných vozidel.

c) Výcvik v řízení vozidla<sup>36</sup>

Při zkoušce z praktické jízdy je třeba prokázat znalosti, dovednosti a chování včetně specifických požadavků pro jednotlivé skupiny a podskupiny řidičských oprávnění. Tato zkouška je rozdělena do dvou částí; žadatel, který neprokáže základní znalosti u každé ze dvou částí, je hodnocen stupněm „neprospěl“.

„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 do omezeného prostoru a vyjíždění z něj,
- e) podélné, šikmé a kolmé zaparkování vozidla, zastavení a rozjíždění při stoupání,
- f) řízení vozidla při malé rychlosti nejvýše do 30 km.h<sup>-1</sup>.

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 komunikacích,
- 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 vícepruhé komunikaci, kde je povolena rychlost vyšší než 50 km.h<sup>-1</sup>,
- 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.“<sup>37</sup>

<sup>36</sup> Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, § 42-43 a vyhláška č. 167/2002 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, § 19.

<sup>37</sup> Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, § 42.

Po dobu zkoušky z praktické jízdy by měl žadatel prokazovat ohleduplné, ukázněné, předvídaté a přizpůsobivé řidičské chování.

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

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

Dojde-li při zkoušce k takovému porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích, které ohrozilo nebo může ohrozit vážným způsobem bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, anebo k situaci, kdy musel do řízení motorového vozidla zasáhnout učitel, zkouška se okamžitě ukončí a žadatel je hodnocen stupněm „neprospěl“.

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

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

Pokud je zkouška prováděna na vozidle, které je konstrukčně přizpůsobené osobě tělesně postižené, nebo na vozidle, které je vybavené automatickou převodovkou, zapíše zkušební komisař tuto skutečnost do žádosti o řidičské oprávnění.<sup>38</sup> Tento zápis pak slouží jako podklad pro omezení řidičského oprávnění.

Hodnocení zkoušky z praktické jízdy zahrnuje hodnocení přizpůsobivého a rozhodného způsobu jízdy, dodržování povinností řidiče, přizpůsobení jízdy aktuálním podmínkám, respektování ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích

---

<sup>38</sup> Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, § 43.

a správné a včasné reakce na jejich chování, schopnost ovládat vozidlo a schopnost předvídání situací v provozu na pozemních komunikacích.<sup>39</sup>

#### Zadokumentování výsledku zkoušek

Účastníci školení jsou také seznámeni se způsobem zadokumentování výsledků všech provedených zkoušek. Toto se provádí do Protokolu o zkouškách z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel

**Protokol o zkouškách**<sup>40</sup> je evidenční doklad o provedených zkouškách, který vede zkušební komisař. Musí obsahovat evidenční číslo, datum založení, celkový počet listů, které jsou vzestupně číslované, otisk razítka obecního úřadu obce s rozšířenou působností a podpis osoby, která provedla evidenci protokolu o zkouškách.

V protokolu o zkouškách uvede zkušební komisař u každého žadatele o řídičské oprávnění, se kterým provádí zkoušku z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, následující záznamy:

- a) jméno a příjmení, titul a datum narození,
- b) název autoškoly, v níž žadatel o řídičské oprávnění absolvoval výuku a výcvik,
- c) skupinu nebo podskupinu řídičského oprávnění, pro jejíž získání skládá žadatel zkoušku,
- d) datum provedení zkoušky,
- e) hodnocení (prospěl – neprospěl) u všech částí, ze kterých se skládá zkouška.

Správnost údajů zapsaných v protokolu o zkouškách potvrdí zkušební komisař svým podpisem a otiskem svého razítka; opravu údaje v protokolu o zkouškách lze provádět výhradně jen přeškrtnutím celého řádku v protokolu a zapsáním nového údaje do řádku následujícího (původní text v přeškrtnutém řádku musí zůstat čitelný).

Na konci každého kalendářního roku se protokol uzavře podtržením posledního zápisu s uvedením data uzavření, podpisem a otiskem razítka zkušební komisaře, který protokol uzavřel. Následně se ukládá po dobu pěti let od posledního provedeného zápisu; po pěti letech se protokol o zkouškách ukládá do archivu.

#### Zdravotnická příprava

Výuka a výcvik zdravotnické přípravy není zahrnuta v učební osnově základního a zdokonalovacího školení pro zkušební komisaře, ale přesto je vzdělávacím střediskem

---

<sup>39</sup> Vyhláška č. 167/2002 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, § 19.

<sup>40</sup> Vyhláška č. 167/2002 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, § 20.

vyučována, protože v případě dopravní nehody je nutné vědět, jak první pomoc poskytnout.

Náplň výuky a praktického výcviku zdravotnické přípravy je zejména soustředěna na:

- a) poskytnutí pomoci při neprůchodnosti dýchacích cest (dýchání z úst do úst, z plic do plic),
- b) poskytnutí pomoci při zástavě srdeční činnosti nepřímou srdeční masáží,
- c) první pomoc při tepenném krvácení,
- d) poskytnutí pomoci při šoku,
- e) uložení poraněného do stabilizované polohy,
- f) poskytnutí pomoci při zlomeninách (končetiny, páteř, pánev),
- g) první pomoc při vzniku popálenin.

**Lékárnička** je povinnou výbavou motorových vozidel, její obsah se liší podle jednotlivých druhů vozidel (třída I., II., III.). Její obsah je stanoven ve vyhlášce č.341/2001 Sb.<sup>41</sup> a je pro jednotlivé druhy závazný. Při kontrolách jsou často zjišťovány závady spočívající v její nekompletnosti a nefunkčnosti starých a časově znehodnocených součástí.

## **6. Závěrečná zkouška**<sup>42</sup>

Zkoušku zkušební komisaře lze složit do šesti měsíců ode dne ukončení základního školení pro zkušební komisaře. Při zkoušce žadatel o získání průkazu zkušební komisaře prokazuje získané znalosti a dovednosti, a to ve třech částech zkoušky:

### *1. Testová část zkoušky*

Testem se provádí se dílčí zkouška z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy; provádí se jedním zkušebním testem shodným se zkušebním testem pro zkoušku z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel; zkouška je hodnocena stupněm „prospěl“, dosáhne-li žadatel o získání průkazu zkušební komisaře plný počet bodů.

### *2. Ústní část zkoušky*

Ústní dílčí zkouška se provádí se z následujících předmětů:

---

<sup>41</sup> Vyhláška č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

<sup>42</sup> Vyhláška č. 167/2002 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, § 15.

- a) z předpisů souvisejících s předpisy o provozu na pozemních komunikacích,
- b) z provádění zkoušky z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a předpisů souvisejících,
- c) z ovládání a údržby vozidla a provádění zkoušky z ovládání a údržby vozidla,
- d) z teorie řízení a zásad bezpečné jízdy.

### 3. Praktická část zkoušky

V první části praktické dílčí zkoušky žadatel prokazuje praktické dovednosti v řízení motorového vozidla příslušné skupiny, ve druhé části zkoušky se ověřují znalosti a praktické dovednosti žadatele při provádění zkoušky z praktické jízdy žadatele o řidičské oprávnění.

Výsledek každé části dílčí zkoušky se hodnotí stupněm „prospěl“ nebo „neprospěl“. Jestliže žadatel o získání průkazu zkušební komisaře byl v některé části dílčí zkoušky hodnocen stupněm „neprospěl“, může tuto část zkoušky opakovat pouze jednou. Opakovaná část zkoušky může být provedena nejdříve za pět pracovních dnů, nejdéle však do šesti měsíců ode dne konání části zkoušky, při které byl žadatel o získání průkazu zkušební komisaře hodnocen stupněm „neprospěl“.

V případě úspěšného vykonání závěrečného přezkoušení je žadateli vydán průkaz zkušební komisaře,<sup>43</sup> a to na dobu pěti let. Průkaz zkušební komisaře musí obsahovat jméno, příjmení a datum narození držitele, oprávnění k provádění zkoušek z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, přidělené číslo zkušební komisaře a číslo přiděleného razítka, sérii a číslo průkazu, datum vydání (prodloužení) a dobu jeho platnosti.

### 7. Závěrečný zcvik při provádění zkoušky

Zkušební komisař je povinen absolvovat zcvik při provádění zkoušky s jiným zkušebním komisařem v rozsahu 16 hodin. Poté může zkoušky z odborné způsobilosti žadatele o řidičské oprávnění provádět samostatně.

---

<sup>43</sup> viz. příloha č. 2 - Vzor průkazu zkušební komisaře (Příloha č. 5 k vyhlášce č. 167/2002 Sb.).

## 2.3 Zdokonalovací školení pro zkušební komisaře

Zdokonalovací školení je realizováno rovněž podle zákona č.247/2000 Sb. Po získání průkazu zkušební komisaře musí jeho držitel absolvovat zdokonalovací školení nejpozději po pěti letech, a dále pak každé tři roky.

„Zdokonalovací školení pro zkušební komisaře je zaměřeno zejména na:

- a) prohloubení znalostí, které jsou obsahem základního školení pro zkušební komisaře,
- b) znalost změn, ke kterým došlo ve věcech, které jsou obsahem základního školení pro zkušební komisaře.“<sup>44</sup>

Učební osnova zdokonalovacího školení pro zkušební komisaře je stanovena vyhláškou MD č. 167/2002 Sb.,<sup>45</sup> kde jsou uvedeny jednotlivé předměty školení a příslušný počet hodin každého předmětu. Rozsah školení je dva týdny.

Při rozšíření rozsahu oprávnění k provádění zkoušek o další skupinu nebo podskupinu řídičského oprávnění se v rámci zdokonalovacího školení pro zkušební komisaře minimální počty hodin v jednotlivých předmětech zkušební osnovy zdokonalovacího školení přizpůsobí tomuto rozšíření.

Na závěr zdokonalovacího školení se provádí přezkoušení zkušební komisaře. Jeho náplň je totožná se zkouškou po absolvování základního školení (je podrobně popsáno v předcházející kapitole, odst. „Závěrečná zkouška“).

## 2.4 Průběžné a prohlubující vzdělávání pro zkušební komisaře

Průběžné a prohlubující vzdělávání je určeno pro zkušební komisaře v mezidobí mezi základním a zdokonalovacím školením. Školení tohoto typu je nepovinné. Vzdělávací program je akreditován Ministerstvem vnitra podle zákona č. 312/2002 Sb.<sup>46</sup>

Ve čtyřdenním bloku, zpravidla od pondělí do čtvrtka, jsou v části teoretické probírány novinky v legislativě a praktických postupech a konzultovány problémy, které praxe přináší. Školení je lektorsky vedeno podle andragogických zásad vzdělávání

---

<sup>44</sup> Vyhláška č. 167/2002 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, § 14.

<sup>45</sup> viz. příloha č. 2 – Učební osnova základního a zdokonalovacího školení pro zkušební komisaře (Příloha č. 4 k vyhlášce č. 167/2002 Sb.).

<sup>46</sup> Zákon č. 312/2002 Sb., o úředních územně správných celcích.



dospělých, tedy formou partnerské spolupráce a diskuse, řešení problémů vyplývajících z praxe a vzájemného obohacení relevantními znalostmi a poznatky všech zúčastněných.

Praktická část obsahuje jízdu s vozidly, zejména pak s autobusem, ke které mají zkušební komisaři obvykle málo příležitostí.

## 2.5 Dílčí závěr

Vzděláváním zkušebních komisařů je pověřena pouze jedna organizace, z čehož vyplývá nemožnost srovnání její práce s případnými jinými vzdělávacími institucemi. V červnu roku 2006 byla touto činností pověřena také Integrovaná střední škola automobilní v Brně. Vzniklo tak druhé zařízení pro výchovu a následné vzdělávání zkušebních komisařů. Organizace ale vykonávala tuto činnost pouze rok. Po uplynutí této doby ji pověření provádět základní a zdokonalovací školení pro zkušební komisaře nebylo prodlouženo. Při provádění tohoto školení také jinými subjekty by byla možnost srovnání úrovně teoretického i praktického vzdělávání (různá výcviková vozidla, různá prostředí provádění výcviku atd.) a v neposlední řadě také úspěšnost žadatelů při absolvování závěrečného přezkoušení.

Jak mohu potvrdit ze své vlastní zkušenosti, závěrečné přezkoušení je velice náročné nejen po stránce vědomostní, ale i psychické. Je třeba si uvědomit, že případný neúspěch může mít v důsledku za následek až ztrátu pracovního místa, neboť náplň práce zkušebního komisaře je přímo podmíněna získáním průkazu zkušebního komisaře. Z tohoto důvodu je přezkoušení v současné podobě značně stresující a ne každý se s tím úspěšně vyrovná. Také požadavky učební osnovy jsou velice náročné a dají se svým rozsahem přirovnat minimálně k maturitní zkoušce.

Uchazeč musí nejdříve absolvovat test z pravidel silničního provozu (analogický jako pro uchazeče o řidičské oprávnění), ale je nutné jej vypracovat bez ztráty jediného bodu. Takže pouhé překlepnutí v jediné otázce může mít pro uchazeče velmi nepříjemné důsledky. Následuje ústní přezkoušení ze čtyř okruhů (dohromady asi 150 otázek), přičemž ale např. otázky ze zákona č. 361/2001 Sb. jsou náplní již předešlého písemného testu. Při ústní zkoušce nebyly od počátku přezkoušení až do letošního roku povoleny žádné pomůcky, takže nezbývalo než se učit znění jednotlivých zákonů a otázek téměř slovo od slova nazpaměť. Nyní byl ke dni

20. března 2009 vydán nový zkušební řád,<sup>47</sup> podle kterého má „žadatel v rámci přípravy k dispozici zákonné a podzákonné předpisy v platném znění“. V tomto ohledu tedy došlo ze strany ministerstva dopravy ke vstřícnému kroku vůči zkoušeným žadatelům. Poslední částí zkoušky je praktická jízda s výcvikovým vozidlem, kde se jako problém jeví hodnocení jednoho uchazeče-řidiče uchazečem jiným-zkušebním komisařem. Pokud řidič udělá drobnou chybu, tak mám jako zkušební komisař možnost na chybu upozornit, tím ale mohu řidiči-kolegovi způsobit to, že u praktické jízdy neprospěje, a nebo nechat chybu bez povšimnutí, ale tím zase ohrožuji v úspěšném vykonání zkoušky sám sebe, neboť chyby si může všimnout některý ze členů zkušební komise. Zřejmě by bylo pro zkoušející uchazeče lepší, aby jejich jízdu hodnotil přímo člen zkušební komise a ne kolega-uchazeč, a obráceně, při hodnocení řidiče by měl vozidlo řídit např. některý z pracovníků CSPSD.

Ale mohu konstatovat, že od doby absolvování mého prvního přezkoušení v roce 2003 se atmosféra provádění závěrečných zkoušek značně změnila ve prospěch zkoušených. V roce 2003 byly požadavky zkušební komise dle mého názoru nadsazené a také chování jejího předsedy, pracovníka Ministerstva dopravy ČR, vůči zkoušeným značně arogantní a stresující. Také se to na výkonu mnoha zkoušených při závěrečných zkouškách projevilo. Problémem se např. stala skutečnost, že předseda zkušební komise po zkoušených požadoval vědomosti, které za celou dobu základního školení vůbec nebyly procvičovány. Řada z nás vůbec nechápala, jak je něco takového možné. Po mnohých stížnostech z řad zkušebních komisařů došlo k výměně předsedy zkušební komise a toto opatření se projevilo kladně. Při loňském absolvování závěrečného přezkoušení byla atmosféra přátelštější, uvolněnější, i když náročné požadavky zkušební komise zůstaly.

V příloze<sup>48</sup> je uvedena statistika úspěšnosti při závěrečných zkouškách základního školení a přezkoušení zdokonalovacího školení pro zkušební komisaře za období let 2006-2008. Z uvedené statistiky vyplývá, že za poslední tři roky se počet úspěšně vykonaných zkoušek pohybuje v rozmezí 75-90 %, počet úspěšně vykonaných přezkoušení v rozmezí 76-85 %, což je jistě dobrý výsledek. Z uvedených výsledků vyplývá odpovědná příprava jak přezkoušených, tak i snaha všech vzdělávacích pracovníků CSPSD uchazeče na zkoušku kvalitně připravit.

---

<sup>47</sup> Zkušební řád k provádění zkoušek žadatelů o získání, rozšíření nebo zdokonalování odborné způsobilosti zkušební komisaře, vydaný MD pod č.j.: 6/2009-160-LEG/1.

<sup>48</sup> Příloha č. 3 – Statistika úspěšnosti základního a zdokonalovacího školení pro zkušební komisaře za období 2006-2008.

Podle názoru mého i názorů jiných kolegů-zkušebních komisařů je problémem opakované přezkušování zkušebních komisařů po každém absolvování zdokonalovacího školení, v praxi tedy každé tři roky. Nesetkal jsem se s profesí, ve které by bylo nutné něco podobného, v takovém rozsahu a objemu vědomostí. Někteří zkušební komisaři, kterým vyplývala povinnost opět absolvovat závěrečné přezkoušení a byli již v předdůchodovém věku, raději volili odchod do předčasného starobního důchodu než aby byli nuceni toto stresující závěrečné přezkoušení opětovně absolvovat.

Z výše uvedeného vyplývá nutnost upravit zákon tak, že povinnost vykonat závěrečnou zkoušku by napříště byla pouze po absolvování základního školení. Obsahem zdokonalovacího školení by bylo především seznámení účastníků se změnami, které nastaly od absolvování předcházejícího školení a zejména opakování a rozšíření teoretických a praktických vědomostí, dovedností a návyků. Zdokonalovací školení by se napříště provádělo každoročně, a to v rozsahu jednoho týdne, nebylo by ukončováno závěrečným přezkoušením a nahradilo by dosud nepovinné průběžné a prohlubovací školení.

### 3. Dopravní výchova a vzdělávání

Dopravní výchova se stala součástí výchovně vzdělávacího procesu. Má trvalé místo v učebních osnovách pro základní školy. Je zařazena do několika tematických okruhů v různých předmětech, a je tedy součástí výchovy a vzdělávání mladého člověka. Je totiž potřebné vybavit už děti vědomostmi, dovednostmi a návyky, které jim umožní dopravní bezpečnost v roli chodce, cyklisty a v budoucnosti i řidiče motorového vozidla.

#### 3.1 Charakteristika a účel dopravní výchovy

Na dopravní výchovu působí mnoho činitelů – rodiče, učitelé ve škole, televize, rozhlas, tisk, ale zejména příklady dospělých i spolužáků. Děti žijí svůj svět; vidí, slyší a reagují jinak než dospělí. V dopravních situacích se chovají spontánně, neočekávaně. A tomu odpovídají i počty dopravních nehod s účastí dětí, zejména mladšího školního věku. Nehodovost v silničním provozu je stále velkým problémem. Na silnici denně umírají lidé, mezi kterými bývají velmi často i děti. Mnohým nehodám by bylo možné předejít nebo zabránit, kdyby si řidiči včas uvědomili, jaké nebezpečí znamená dítě v silničním provozu a tomu přizpůsobili své chování a děti věděly, jak se v silničním provozu chovat.

**Cílem dopravní výchovy je bezpečné chování všech účastníků silničního provozu, získání a utváření správných návyků, předvídání rizik, vhodné jednání při vzniklých situacích, naučit vážit si života a chránit jej.**

Už samotné vnímání dopravy je u dětí podstatně rozdílné než u dospělých, zejména vzhledem ke svým tělesným dispozicím.<sup>49</sup> Nedovedou dobře odhadnout rychlost příjíždějícího vozidla a jeho vzdálenost, nedokáží poznat, jestli přibližující se vozidlo již brzdí, kvůli malé výšce nevidí přes střechu automobilu na protější stranu vozovky. Nedokáží se ještě soustředit na více činností najednou. Vzhledem k zúženému

<sup>49</sup> Havlík, K. *Psychologie pro řidiče*. 1. vyd. Praha: Portál 2005.

perifernímu vidění hůře vnímají přijíždějící dopravní prostředky, mají také tendenci preferovat pravou stranu zrakového pole před levou. V silničním provozu působí na děti množství podnětů, které s ohledem na věk nedokáží správně vyhodnotit a také jejich reakce na ně může být situaci v dopravním prostředí neadekvátní. Příkladem může být třeba kamarád na druhé straně vozovky, u kterého mají snahu být co nejrychleji a nedokáží přitom vyhodnotit nebezpečí, které jim při rychlém přebíhání vozovky hrozí. Velkým nebezpečím pro děti je také to, že samy rizikové situace a hrozící nebezpečí nepoznají, protože je za nebezpečné nepovažují.

Za nejlepší formu dopravní výchovy se dá považovat seznámení dětí s teoretickými poznatky, které si pak samy vyzkoušejí při praktických činnostech. Získávají tak dostatek dovedností, zkušeností a návyků. Ale není to otázkou krátké doby, nýbrž dlouhodobého procesu, který trvá prakticky po celou dobu školní docházky.

### **3.2 Uplatňování dopravní výchovy v průběhu vzdělávání**

Dopravní výchova je v České republice v současnosti realizována v mateřských školách a na 1. stupni základních škol, zejména v rámci předmětu „prvouka“. Je zaměřena především na problematiku bezpečné chůze a orientace v provozu na pozemních komunikacích (Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání). Pro starší děti je také důležitá možnost naučit se dobře a bezpečně jezdit na jízdním kole a získat důležité návyky, jak se při řízení jízdního kola chovat. Velmi vhodné jsou pro utváření těchto vědomostí, dovedností a návyků zejména návštěvy dětských dopravních hřišť, kde si děti mohou svoje znalosti prakticky ověřit. Výuka by měla maximálně využít věku dětí, kdy přebírají hodnoty, postoje a návyky.

Cílem dopravní výchovy na školách<sup>50</sup> je:

- bezpečné chování dětí v silničním provozu,
- získávání a utváření návyků do budoucna,
- naučit děti vážit si života a chránit jej,
- správné vyhodnocování situací a vhodná reakce, předvídání rizik,
- získávání pozitivního životního stylu na silnicích.

---

<sup>50</sup> [www.ibesip.cz/142\\_Cil](http://www.ibesip.cz/142_Cil)

Kromě daných úkolů a cílů, které samy ještě nestačí k tomu, aby dopravní výchova přinesla žádoucí účinek, je potřebné také u dětí vzbudit zájem, aby se podnítila jejich aktivita tak, aby učivu rozuměly a zapamatovaly si je. V praxi je ideální, pokud dochází k zapojení jak rodiny, tak i školy, a dále ke spolupráci s obcemi, kraji, Policií ČR, Městskou policií a nevládními organizacemi.

### **Dopravní výchova u dětí v předškolním věku**

V tomto věku se děti účastní silničního provozu většinou buď jako chodci s doprovodem nebo jako pasažéři v autě. V této věkové kategorii je cílem získávání těchto základních vědomostí a zkušeností z oblasti dopravní výchovy:

- vytváření správných návyků, vztahů k okolí a k lidem,
- vštěpování ukázněnosti, opatrnosti a vztahu ke zdraví,
- rozvíjení vlastností ovlivňující reakce dětí při chování v určitých dopravních situacích, tj. paměť, pozornost, soustředěnost, ukázněnost, ohleduplnost, vnímání, orientaci v prostoru a čase,
- vnímání nebezpečí.

Optimálním způsobem výchovy je zapojení dětí do dopravní výchovy formou zábavy, her, pozorování na vycházkách, hádanek a soutěžení. Nejdůležitějším prostředím s výchovným vlivem je zejména rodina, příp. mateřské školy, dětská odpoledne.

### **Dopravní výchova na 1. stupni základních škol**

Z dětí se již stávají samostatní chodci, případně začínající cyklisté, jezdci na skateboardu, koloběžce apod. Proto by si měly osvojovat tyto základní znalosti:

- znát bezpečnou cestu do školy,
- umět bezpečně přecházet vozovku na rovném a bezpečném úseku, na vyznačených přechodech pro chodce, nadchodech, podchodech,
- chápat význam světelných signálů pro chodce,
- schopnost rozeznat nebezpečná místa,
- umět se chovat za snížené viditelnosti,
- ovládat základní dovednosti na kole a s tím související používání cyklistické přilby,

- při jízdě v automobilu automaticky užívat dětskou autosedačku a bezpečnostní pásy.

Vhodným způsobem výchovy je zábava, hra, pozorování, hádanky a soutěžení. Výchovný vliv je získáván hlavně v rodině a ve škole, dále pak ve školní družině, na dětských dopravních hřištích, při dětských zábavných akcích ve fast foodech, supermarketech.

## **Dopravní výchova na 2. stupni základních škol**

V této věkové kategorii jsou již z dětí plnohodnotní účastníci silničního provozu, ať již jako chodci, cyklisté, pasažéři v autě, jezdci na skateboardu, kolečkových bruslích nebo koloběžce. Vzhledem k tomu, že v tomto období procházejí děti etapou, kdy se snaží získávat nezávislost na dospělých, je potřebné, aby samy přicházely na to, že je třeba si lidského života vážit a chránit jej. Měly by:

- zvládnout výuku a výcvik pravidel silničního provozu včetně upevňování zásad pro chodce a cyklisty,
- prohlubovat znalosti získané na I. stupni ZŠ,
- mít pozitivní vztah k životnímu prostředí a přírodě,
- učit se být tolerantní a ohleduplní k ostatním účastníkům silničního provozu,
- zvládnout zásady poskytování první pomoci.

Dovednosti, vědomosti a návyky děti získávají prostřednictvím předmětů v rámci školského vzdělávacího programu, různých soutěží, kampaní a také za pomoci populárních osobností. Prostředí s výchovným vlivem jsou rodina a škola, dětská dopravní hřiště, zábavné akce, kina, fast foody.

## **Dopravní výchova mládeže**

V období dospívání se mládež účastní silničního provozu nejen jako chodci, cyklisté a pasažéři v autě, ale mnohdy již také jako řidiči mopedů a malých motocyklů,<sup>51</sup> motocyklů,<sup>52</sup> případně malých osobních automobilů kategorie B1.<sup>53</sup>

Pro tuto skupinu existoval v minulosti nepovinný předmět „Řízení motorových vozidel“, který umožňoval během studia na střední škole získání řidičského oprávnění

<sup>51</sup> Řidičské oprávnění AM – věk min. 15 let, opravňuje k řízení mopedů a malých motocyklů s maximální konstrukční rychlostí 45 km.h<sup>-1</sup>.

<sup>52</sup> Řidičské oprávnění A1 – věk min. 16 let, opravňuje k řízení lehkých motocyklů o objemu válců nepřesahujícím 125 cm<sup>3</sup> a o výkonu nejvýše 11 kW.

<sup>53</sup> Řidičské oprávnění B1 – věk min. 17 let, max. pohotovostní hmotnost vozidla 550 kg.

pro osobní automobily, příp. na středních školách automobilních kombinovaný výcvik pro osobní a nákladní automobil. Tento nepovinný předmět byl ale na převážné většině středních škol z finančních důvodů zrušen a nyní tato věková skupina není mnohdy ovlivňována jinak, než v autoškolách.

V tomto skoro již dospělém věku jsou kladeny na dopravní výchovu tyto požadavky :

- chápání dopravního provozu jako řízeného systému s právními předpisy a zákonnými ustanoveními, které umí zároveň uplatňovat,
- uvědomování si morální a právní odpovědnosti chování a jednání každého účastníka silničního provozu,
- uvědomělé uplatňování zásady účelného a bezpečného chování a jednání, aktivní přispívání k bezpečnosti silničního provozu,
- umět přivolat a poskytnout pomoc při dopravní nehodě,
- znát nebezpečné důsledky požívání alkoholu, některých léků a návykových látek,
- znát negativní vlivy dopravy na životní prostředí a také znát způsoby jejich ochrany,
- znát obecné předcházení dopravních nehod.

Vhodný způsob výchovy je uskutečňován prostřednictvím aktivních metod ve škole, např. dramatizace, simulace, skupinová práce, vzdělávací hry, kampaně s angažovaností učitelů, soutěže, média pro mladé, místa zábavy, produkty pro mladé, pomocí populárních osobností. Důležitým prostředím s výchovným vlivem jsou střední školy, odborná učiliště, autoškoly, diskotéky, kina.

### **3.3 Vzdělávání řidičů po získání řidičského oprávnění**

Následné vzdělávání řidičů po získání řidičského oprávnění formou ze zákona povinných školení se týká pouze dvou skupiny řidičů:

- a) **školení řidičů referentských vozidel** (zaměstnanci, kteří fyzicky řídí vozidlo),
- b) **zdokonalování odborné způsobilosti řidičů** (řidič, který řídí vozidlo v pracovněprávním vztahu a u něhož je řízení vozidla druhem práce sjednaným v pracovní smlouvě, nebo dopravce, který provozuje dopravu a je zároveň řidičem vozidla, kterým tuto dopravu provozuje).



## **Školení řidičů referentských vozidel**

Povinnost zúčastnit se školení řidičů a ověření jejich znalostí vyplývá ze zákona č. 309/2006 Sb.<sup>54</sup> V praxi se jedná například i o zaměstnance, který řídí vozidlo na služební cestě bez ohledu na to, zda se bude jednat o řízení vozidla služebního nebo soukromého, ale např. i o zaměstnance, který bude při výkonu pracovní činnosti řídit vozidlo na účelové komunikaci v uzavřeném prostoru nebo objektu.

Školení se provádí jedenkrát ročně a provedení školení a ověření znalostí musí být prokazatelně zadokumentováno. Školení musí provádět osoba odborně způsobilá – držitel učitelského oprávnění.

## **Zdokonalování odborné způsobilosti řidičů**

Zdokonalování odborné způsobilosti řidičů<sup>55</sup> je povinen účastnit se řidič, který 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 C, C+E, D, D+E nebo jejich podskupiny nebo řidičské oprávnění uznávané jako rovnocenné. Povinnost účasti na školení pro tyto osoby vyplývá ze zákona č. 111/1994 Sb.<sup>56</sup>

Vstupní školení se provádí formou výuky a výcviku a je zakončeno zkouškou z profesní způsobilosti řidičů. Po absolvování vstupního školení požádá řidič písemně o vykonání zkoušky, která se provádí písemnou formou a ověřuje znalosti ve všech oblastech výuky vstupního školení. Po úspěšném vykonání zkoušky vydá obecní úřad obce s rozšířenou působností řidiči průkaz profesní způsobilosti řidiče.<sup>57</sup> Platnost průkazu profesní způsobilosti řidiče je 5 let.

Předmětem pravidelného školení je prohloubení znalostí získaných při vstupním školení; provádí se formou výuky. Řidič se zúčastní pravidelného školení v celkovém rozsahu 35 hodin do konce pátého roku od data vydání průkazu profesní způsobilosti řidiče. Pravidelné školení je rozděleno do ročních kurzů v rozsahu 7 hodin a musí být spolehlivě a jednoznačně zadokumentováno. Po každoročním absolvování školení je školicí středisko povinno vydat řidiči potvrzení o absolvování školení.

---

<sup>54</sup> Zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci).

<sup>55</sup> Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, § 46-52c.

<sup>56</sup> Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, § 3, odst. 1, písm. d).

<sup>57</sup> viz. příloha č. 4 – Vzor průkazu profesní způsobilosti řidiče (Příloha č. 8 k vyhlášce č. 156/2008 Sb.).

### 3.4 Dílčí závěr

Dopravní výchově u dětí, které absolvují školní docházku, je na škodu, že neexistuje jako samostatný předmět ve vzdělávacím programu v rámci celé školní docházky a je pouze součástí několika předmětů (prvouka, český jazyk, tělesná výchova) nebo pouze jako nepovinný předmět. Proto může být považována za okrajovou nebo méně důležitou součást výuky. Pokud by se trvale stala samostatným předmětem, byť jen jedinou hodinu týdně, její výuka by mohla být zcela jistě kvalitnější a propracovanější.

Dalším problémem v dopravní výchově, a to již u držitelů řidičského oprávnění, je to, že kromě řidičů z povolání a řidičů referentských vozidel nemají ostatní řidiči po absolvování autoškoly žádnou povinnost obnovovat a prohlubovat si vědomosti a učit se ustanovení novelizovaných zákonů, vyhlášek a ostatních předpisů. Žijí vlastně z těch znalostí, které se naučili v minulosti během absolvování autoškoly. Nabízí se přímo otázka, jestli by všichni řidiči neměli mít zákonem uloženou povinnost např. jednou za pět let absolvovat školení, které se týká např. novel v zákonech o silničním provozu, školení bezpečné jízdy a jiných informací. Je zřejmé, že např. řidič, který absolvoval autoškolu před mnoha lety a není profesionálním řidičem, nemusí být informován o nejnovějších poznatcích z oblasti dopravy, např. nových dopravních značkách, novelizovaných ustanoveních apod. Pokud není sám aktivní, nesleduje sdělovací prostředky a informace nevyhledává, tak se může snadno stát, že o novinkách vůbec neví. Jiní řidiči zase často jezdí tzv. po paměti a nevěnují pozornost změnám dopravního značení na své obvyklé trase, což může vést ve svém důsledku ke vzniku dopravní nehody.

Z výše uvedených důvodů bych byl pro úpravu zákona č. 247/2000 Sb., a to v části páté, týkající se zdokonalování odborné způsobilosti řidičů. Zde by bylo stanoveno povinné vzdělávání všech držitelů řidičského oprávnění, které by bylo následně zaznamenáno do řidičského průkazu. Řidič bez platného školení by řidičské oprávnění neztratil, ale do doby absolvování povinného školení by nesměl řídit vozidlo.

## 4. Dopravní nehodovost ve vztahu k věku a zkušenosti řidičů

Vývoj nehodovosti v silničním provozu České republiky je již po řadu let velmi nepříznivý. Počet dopravních nehod patří na našich silnicích v Evropě k nejvyšším. V České republice umírá na silnicích více lidí než v dalších státech Evropy (vztaženo na počet obyvatel a počtu vozidel). Dlouhou dobu nebyla v ČR bezpečnost silničního provozu považována za prioritu a věcí veřejnou se stávala jen postupně. V posledních letech ale začíná být bilance dopravní nehodovosti příznivější oproti minulým rokům, na což má kladný vliv přijetí různých vzájemně provázaných opatření na úseku vozidel, komunikací, řízení dopravy a zejména tzv. lidského činitele. Je to např. pokračování ve výstavbě nových pozemních komunikací, zejména rychlostních silnic, zavedení bodového systému s možností odejmutí řidičského oprávnění po dosažení stanovené hranice trestných bodů, reklamní kampaň ministerstva dopravy za větší ohleduplnost a kázeň na silnicích.

### 4.1 Informace o dopravní nehodovosti

Podle níže uvedené statistiky<sup>58</sup> došlo v uplynulém roce 2008 k menšímu počtu nehod a také s méně tragickými následky oproti předcházejícím rokům, nicméně i tak zůstáváme státem s velkou dopravní nehodovostí.

<b>SROVNÁNÍ DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI ZA ROKY 2007 a 2008</b>				
<b>UKAZATEL</b>	<b>rok</b>		<b>rozdíl</b>	
	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>počet</b>	<b>%</b>
<b>počet nehod</b>	182 736	160 376	- 22 360	12,2
<b>usmrceno</b>	1 123	992	- 131	11,7
<b>těžce zraněno</b>	3 960	3 809	- 151	3,8
<b>lehce zraněno</b>	25 382	24 776	- 606	2,4

<sup>58</sup> Statistika Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR z 16. ledna 2009.

Od roku 1990 byl rok 2008 v počtu nehod šestý nejnižší, v počtu usmrcených druhý nejnižší, v počtu těžce zraněných dokonce vůbec nejnižší a v počtu lehce zraněných čtvrtý nejnižší. V roce 2008 šetřila Policie ČR v průměru každé 3 minuty dopravní nehodu. V průměru každých 8,9 hodiny zemřel při nehodě člověk a každou hodinu pak byla způsobena hmotná škoda dosahující téměř jeden milión Kč.

Velmi ohroženou skupinou jsou v silničním provozu děti. Z celkového počtu 992 usmrcených při nehodách v silničním provozu bylo 17 dětí, tj. o 7 usmrcených dětí méně než v roce 2007.

Nejvíce usmrcených osob – 224 bylo ve věkové kategorii 25 až 34 let, následuje kategorie nad 64 let se 152 usmrcenými. Varující je skutečnost, že se počet usmrcených v této skupině neustále zvyšuje.

Stále se stává, že se najdou lidé, kteří zaviní dopravní nehodu a místo pomoci poškozeným z místa nehody ujedou. A následky těchto střetů jsou každým rokem horší. Případů, kdy viník z místa nehody ujel, bylo za loňský rok 15 681, při těchto nehodách bylo 522 osob usmrceno a dalších 871 osob zraněno. Z celkového počtu nehod řidičů motorových vozidel představují tyto případy necelých 10 %.

Pod vlivem alkoholu bylo zaviněno 7 252 nehod, bylo při nich usmrceno 80 osob a 2 972 bylo zraněno. Na tyto nehody připadá 8,1 % z celkového počtu silničních obětí a v průměru téměř každá 12. osoba byla usmrcena při nehodě pod vlivem alkoholu. Počet usmrcených při těchto nehodách je nejvyšší za posledních 5 let.

Z vývoje počtu usmrcených osob vyplývá, že po neúspěšném roce 2007 nastalo významné zlepšení a meziroční pokles počtu usmrcených osob je třetí nejvyšší za posledních 19 let. Pokles nastal prakticky v celém rozsahu sledovaných ukazatelů a jedinou výjimkou jsou následky chodců, kde byl zaznamenán velmi nepříznivý vývoj. Z celkového počtu 203 usmrcených chodců připadá jen 37 na vlastní zavinění a zbývajících 166 usmrcených zahynulo v důsledku zavinění dalšími účastníky silničního provozu, především pak řidiči osobních automobilů. Nelze opomenout ani nepříznivý vývoj počtu usmrcených osob u nehod zaviněných pod vlivem alkoholu – zvýšení o 44, u mladých řidičů ve věkové kategorii 18 až 24 let osob oproti roku 2007 a také stále se zvyšující počet usmrcených osob v kategorii nad 64 let, což jistě souvisí se zdravotním stavem a celkovou schopností organismu snášet fyzickou a psychickou zátěž při řízení automobilu.

## 4.2 Typologie řidičů v závislosti na dopravní nehodovosti

Pro úspěšné řízení motorového vozidla jsou vedle tělesných a smyslových předpokladů také nezbytné osobnostní předpoklady, tzn. nejen jednotlivými izolovanými vlastnostmi, ale celkovou strukturou osobnosti. Dopravní psychologové vytvořili na základě pozorování řidičů při jízdě, preference určité rychlosti, frekvence předjíždění ostatních řidičů, výskytu tzv. skoronehod (kolizní situace nekončící dopravní nehodou) a jiných faktorů typologii řidičů.<sup>59</sup>

Různé typy řidičů můžeme rozdělit do čtyř skupin:

### 1. skupina – Bezpeční řidiči

Jsou to výkonní, vyrovnaní jednotlivci, mají odpovědné chování, výborní řidiči s dobrou předvídavostí, nevyskytují se u nich nezvyklé manévry a skoronehody, nedělá jim žádný problém, pokud jsou častěji předjížděni než sami předjíždějí.

### 2. skupina – Nerozvážní řidiči

Řidiči, kteří mají problémy s kontrolou svého chování; vyskytují se u nich neočekávané manévry a ve větším počtu skoronehody, zejména při míjení a předjíždění. Obtížně si uvědomují změny v dopravní situaci a požadavky, které jsou na ně kladeny, mají problémy s vnímáním komplexní dopravní situace v celé šířce, dívají se jen strnule dopředu, mají problémy s předvídavostí, zapomínají na obvyklou obezřetnost.

### 3. skupina – Disociačně aktivní řidiči

Vyskytuje se u nich velké množství nezvyklých manévrů, nejsou předvídaví, mají sklony k netrpělivému jednání, předjíždějí asi čtyřikrát více než jsou předjížděni, jejich chování často vede k dopravním přestupkům, jsou neteční, při řízení projevují ustálený postup chování bez ohledu na aktuální situaci.

### 4. skupina – Disociačně pasivní řidiči

Také u nich se vyskytuje množství nezvyklých manévrů, na rozdíl od předchozí skupiny jsou asi pětkrát více předjížděni než sami předjíždějí, mají sklony k trpělivosti a netečnosti, při řízení vozidla se chovají stále stejně bez ohledu na aktuální situaci.

### Obecné závěry pozorování:

Někteří lidé, kteří se v běžném životě chovají zdánlivě klidně, se ve stresových situacích a ve spojení s řízením automobilu chovají agresivně vůči sobě i vůči jiným. Automobil chápou jako tzv. „komplex moci“ a pomocí řízení automobilu ho projevují.

<sup>59</sup> Štikar, J., Hoskovec, J., Šmolíková, J. *Psychologická prevence nehod*. 1. vyd. Praha: Karolinum, 2006.

Mohou to být zejména ti lidé, kteří postrádají moc ve svém osobním životě. Nejagresivnější skupinou řidičů jsou mladí řidiči ve věku 18 – 25 let. Tato skupina má na svědomí největší počet dopravních nehod a byl u ní také zaznamenán nárůst v počtu usmrcených za loňský rok. Způsobuje to zejména minimum řidičských zkušeností, neuváživost a nedostatečná schopnost vyhodnotit následky svého, v mnohých případech rizikového, chování.

Stejný jednatel může být zařazen v průběhu svého vývoje do různých typologických skupin, může se jak zlepšovat vlivem získaných zkušeností, tak i naopak zhoršovat vlivem prostředí nebo nemocí. Výsledky studií o řidičích s větším počtem nehod ukázaly, že se jedná o osoby převážně excentrické, impulzivní nebo psychopatické.

### **4.3 Dílčí závěr**

Ze statistiky dopravní nehodovosti vyplývá, že po přijetí výše uvedených opatření směřující k výchově a kázni řidičů, lze dosáhnout sestupné bilance dopravní nehodovosti a tím i snížení následků dopravních nehod, tzn. méně usmrcených a zraněných osob a také snížení způsobené hmotné škody. Je nezbytné v tomto nastoupeném trendu pokračovat, aby i nadále docházelo ke snižujícímu se počtu dopravních nehod.

Dle rozdělení typologie řidičů vyplývá, že ideální typ pro řízení vozidla je řidič s chováním 1. skupiny. Zde vyvstává otázka, zda by uchazeči o řidičské oprávnění neměli povinně před vstupem do autoškoly absolvovat dopravně psychologické vyšetření, které by případně odhalilo jejich povahové problémy a sklony vedoucí k agresivnímu a rizikovému jednání vedoucí k dopravním nehodám.

Toto vyšetření jsou dle platné právní úpravy<sup>60</sup> povinni absolvovat pouze držitelé řidičského oprávnění skupin C, C+E, D, D+E a jejich podskupin, kteří řídí nákladní nebo speciální automobil nebo jízdní soupravu o největší povolené hmotnosti převyšující 7 500 kg nebo autobus. Řidič takového vozidla je povinen se vyšetření podrobit před zahájením výkonu činnosti, poté při dovršení 50 let a dále pak každých pět let. Součástí takového vyšetření je neurologické vyšetření, včetně elektroencefalografického.

---

<sup>60</sup> Zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, § 87a.

Domnívám se, že určitě by však psychologické vyšetření měli absolvovat řidiči, kteří měli v kratším časovém období účast (i nezaviněnou) na dvou a více dopravních nehodách, při které došlo k usmrcení nebo zranění osob nebo k větší hmotné škodě. Ke vzniku dopravní nehody totiž přispívá i způsob a styl jízdy každého řidiče. Toto vyšetření by sloužilo jako podklad pro posudek o zdravotní způsobilosti uvedeného řidiče.

## Závěr

Řidičské oprávnění vlastní v současné době asi 6,3 miliónů občanů<sup>61</sup> naší republiky a také se každým rokem zvyšují počty registrovaných automobilů. Kromě kladných hodnot doprovázející vzrůstající rozvoj motorismu se tento rozvoj projevuje též negativními důsledky, kterými jsou zejména ztráta zdraví a lidských životů při stále vzrůstajícím počtu dopravních nehod a také materiální škody vznikající při těchto nehodách. Každoročně se zvyšuje počet dopravních nehod, a tím i postižených osob. Často se setkáváme s bezohledností, agresivitou a riskováním. Z toho vyplývá nutnost pozornosti při zajišťování prevence a bezpečnosti silničního provozu na úlohu lidského činitele, všímání si psychologických příčin jeho selhání a snažit se dávat návod na vhodné přizpůsobení přípravy jak stávajících, tak i budoucích řidičů, tak i učitelů autoškol a zejména zkušebních komisařů.

Zkoušky žadatelů o řidičské oprávnění prováděli až do roku 2001 zkušební komisaři – příslušníci Policie ČR. Vzhledem k tomu bylo zájmem vedení Policie ČR to, aby příprava a vzdělávání jejich příslušníků na tuto funkci probíhala v co nejvyšší kvalitě a měli k tomu vytvořeny také ty nejlepší podmínky. To se týkalo jak materiálního i technického vybavení, tak i zkušených přednášejících a odborníků na jednotlivé vyučovací předměty.

Následně po převedení dopravně-správních činností z ministerstva vnitra na okresní úřady a následně jednotlivé obce s rozšířenou působností tuto činnost provádí ministerstvem dopravy pověřená organizace – Centrum služeb pro silniční dopravu, školicí středisko Pardubice. Také zde je snaha o co nejlepší materiální a technické vybavení. Ale např. vybavení modely jednotlivých konstrukčních částí vozidel na učebně zcela schází, lepší by také mohlo být vybavení učebny počítačovou technikou, která je v současné době pouze v malé kanceláři, kde se nachází v těsné blízkosti vedle sebe pouze pět monitorů. Ale největším problémem je to, že chybí možnost srovnání práce této organizace s jinou, neboť prováděním školení je pověřena pouze tato právnická osoba. Také chybí možnost srovnání výsledků závěrečných zkoušek. Dalším problémem se jeví zejména psychická náročnost při závěrečné zkoušce a zejména přezkoušení po absolvování zdokonalovacího školení. Není mi známa

---

<sup>61</sup> Statistika Ministerstva dopravy ČR.



profese, ve které by člověk musel nabyté znalosti opakovaně po třech letech obhajovat tak obsáhlým přezkušováním.

Z těchto uvedených důvodů navrhuji pro zkvalitnění a zlepšení přípravy a vzdělávání zkušebních komisařů dvě opatření:

1. pověření provádění školení ještě alespoň jednu organizaci,
2. zdokonalovací školení by bylo napříště prováděno každoročně v týdenním rozsahu, nebude ukončováno závěrečným přezkoušením a nahradilo by nepovinné průběžné a prohlubovací školení.

Co se týče vzdělávání ostatních řidičů, navrhuji povinnost absolvovat po získání řidičského oprávnění nejpozději po pěti letech další povinné vzdělávání formou absolvování školení, kde by byli seznámeni s nejdůležitějšími změnami zákona o silničním provozu. Pro řidiče s častou účastí na dopravních nehodách v krátkém časovém období navrhuji povinné absolvování psychologického vyšetření.

Cíl bakalářské práce byl splněn, protože byla navržena výše uvedená opatření jak pro zkvalitnění a zlepšení přípravy a vzdělávání zkušebních komisařů, tak i pro následnou výchovu ostatních řidičů v době po získání řidičského oprávnění.

# Resumé

Bakalářská práce analyzuje zejména průběh přípravy, vzdělávání a výchovy zkušebních komisařů v oblasti dopravy, kteří rozhodují o úspěšnosti žadatelů o řidičské oprávnění. Dále se zabývá dopravní výchovou a vzděláváním, a to před i po získání řidičského oprávnění. Poslední kapitola je věnována typologii řidičů v závislosti na dopravní nehodovosti.

Do roku 2001 prováděla přípravu a vzdělávání zkušebních komisařů Policie ČR především ve svém vzdělávacím zařízení, kterým byla Střední policejní škola v Jihlavě. Zkušební komisaři Policie ČR museli splňovat kritéria srovnatelná s podmínkami pro získání Osvědčení pro učitele řidičů motorových vozidel. Po přijetí nových zákonných úprav v roce 2000 přešly od roku 2001 kompetence dopravně správních agend z ministerstva vnitra pod ministerstvo dopravy a okresní úřady. Bylo na vůli zkušebních komisařů-příslušníků Policie ČR, zda dobrovolně přejdou pod příslušné okresní úřady nebo se práce zkušebních komisařů vzdají a zůstanou u Policie ČR.

Ministerstvem dopravy pověřená organizace, která provádí přípravu a vzdělávání zkušebních komisařů, je Centrum služeb pro silniční dopravu, školicí středisko Pardubice. Zde jsou realizovány všechny typy školení pro zkušební komisaře:

1. **základní školení** - pro nové zkušební komisaře, kteří musí splňovat některé nezbytné podmínky zejména z hlediska věku a praxe, zpravidla v trvání osmi týdnů, zakončené závěrečnou zkouškou,
2. **zdokonalovací školení** – provádí se pět let po absolvování základní školení a dále potom každé tři roky, slouží k prohloubení znalostí a znalostí změn, zpravidla v trvání dvou týdnů, zakončené závěrečným přezkoušením,
3. **průběžné a prohlubující školení** – je nepovinné, určeno pro mezidobí mezi základním a zdokonalovacím školením, velmi vhodné zejména pro absolvování praktické části výcviku.

Dopravní výchova a vzdělávání je neopomenutelnou součástí systematické přípravy mladého člověka, která začíná již v nejtělejší věku a provází ho po celou dobu školní docházky. Není samostatným předmětem v učebních osnovách, ale je součástí v různých předmětech. Po získání řidičského oprávnění je vzdělávání a prohlubování znalostí ze zákona povinné pouze u řidičů tzv. referentských vozidel a řidičů, pro něž je řízení vozidla náplní práce (nákladní automobily, autobusy). Ostatní

řidiči nemusejí své znalosti doplňovat, obnovovat ani prohlubovat. To dále vede k určité neznalosti novelizovaných zákonů, vyhlášek a ostatních změn v silničním provozu, jež může mít za následek nevhodné chování v silničním provozu a může být příčinou dopravní nehodovosti.

Nárůst dopravní nehodovosti se v loňském roce konečně zastavil a počet dopravních nehod a jejich následků byl ve všech ukazatelích menší než v předcházejícím roce. I nadále je ale dopravní nehodovost v naší republice v porovnání s jinými evropskými zeměmi v poměru k počtu obyvatel a registrovaných automobilů velmi vysoká a je nutné i nadále přijímat opatření, jež budou mít za následek snížení dopravní nehodovosti a jejich následků. Lidé s určitými předpoklady a také s větším výskytem účasti na dopravních nehodách by zřejmě měli absolvovat psychologické vyšetření a řidičské oprávnění by měli obdržet až po kladném výsledku tohoto vyšetření. Jinak mohou být na silnicích nebezpeční nejen sobě, ale i ostatním účastníkům silničního provozu.

## **Anotace**

Radoslav Matoušek. Příprava a vzdělávání zkušebních komisařů. Brno, (Bakalářská práce). Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, Fakulta humanitních studií, Institut mezioborových studií Brno, 2009, 50 stran.

Práce pojednává o problematice přípravy a vzdělávání zkušebních komisařů v oblasti dopravy. S tím také souvisí dopravní výchova a vzdělávání v rámci celé společnosti. Toto téma nabývá na významu vzhledem ke stále se zvětšující hustotě silničního provozu. Cílem bakalářské práce je analýza přípravy a vzdělávání zkušebních komisařů a navržení opatření k jejímu zkvalitnění.

## **Klíčová slova**

Příprava a vzdělávání, zkušební komisař, dopravní výchova, motorové vozidlo, řídičské oprávnění, odborná způsobilost.

## **Anotation**

The study deals with the matters of preparation, training and education of Testing Officers for Drivers in the sphere of transportation. It is closely related to the traffic education and training within the framework of all the society. The topic increases in importance with regards to the growing density of road traffic. The aim of the Bachelor Study is to analyse the preparation, training and education of Testing Officers for Drivers, and to recommend measures to improve the processes.

## **Keywords**

Preparation, training and education; Testing Officer; traffic education and training; (self-propelled) motor vehicle; driving licence; professional qualifications.

## Seznam použité literatury

1. Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů.
2. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).
3. Zákon č. 81/1935 Sb., o jízdě motorovými vozidly.
4. Zákon č. 56/1950, o provozu na veřejných silnicích.
5. Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě.
6. Zákon č. 36/1997 Sb., o znalcích a tlumočnících.
7. Zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích.
8. Zákon č. 312/2002 Sb., o úředních územně správních celků.
9. Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád.
10. Zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci)
11. Vyhláška č. 167/2002 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel.
12. Vyhláška MD ČR č. 31/2001 Sb., o řidičských průkazech.
13. Vyhláška MV č. 87/1964 Sb., o řidičských průkazech.
14. Vyhláška FMV č.174/1980 Sb., o provádění zkoušek z odborné způsobilosti žadatelů o řidičská oprávnění.
15. Vyhláška FMD č. 55/1991 Sb., o výcviku a zdokonalování odborné způsobilosti řidičů silničních motorových vozidel.
16. Vyhláška č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.
17. Nařízení vlády č. 54/1953 Sb., o provozu na silnicích.
18. BUŠTA, P. *Člověk za volantem*. 3. vyd. Praha: Vogel Media, 1996, 86 s.
19. HAVLÍK, K. *Psychologie pro řidiče*. 1. vyd. Praha: Portál, 2005, 224 s. ISBN 80-7178-542-3.

20. HOSKOVEC, J., POUR, J., ŠTIKAR, J. *Výcvik řidičů a psychologie*. 2. vyd. Praha: Nadas, 1972, 236 s.
21. JELEN, J. *Doprava kolem nás*. Praha: Nadas, 1974, 224 s.
22. KOLEKTIV *Konstrukce vozidel (Učební text)*. Pardubice: CSPSD Školící středisko Pardubice, 61 s.
23. KOLEKTIV *Ovládání a údržba vozidla (Učební text)*. Pardubice: CSPSD Školící středisko Pardubice, 45 s.
24. KOLEKTIV *Praktická údržba vozidla (Učební text)*. Pardubice: CSPSD Školící středisko Pardubice, 14 s.
25. KOLEKTIV *Teorie řízení a zásady bezpečné jízdy (Učební text)*. Pardubice: CSPSD Školící středisko Pardubice, 39 s.
26. KOLEKTIV *Základy dopravní psychologie (Učební text)*. Pardubice: CSPSD Školící středisko Pardubice, 30 s.
27. KOLEKTIV *Základy pedagogiky a rétoriky (Učební text)*. Pardubice: CSPSD Školící středisko Pardubice, 26 s.
28. OLŠAN, M., FAUS, P. *Autoškola C, D, E, T*. Brno: Computer Press, 2007, 168 s. ISBN 978-80-251-1715-6.
29. RYBA, J. *K historii silniční dopravy na území České republiky*. 1. vyd. Praha: Institut Jana Pernera, o.p.s., 2004. ISBN 80-86530-14-0.
30. SCHRÖTTER Z. *Nová pravidla a bodový systém*. 1. vyd. Praha: Grada, 2006, 102 s. ISBN 80-247-1642-9.
31. SLAVÍK, K., SRNEC, D. *Jak získám řidičský průkaz, aneb Podmínky pro získání, rozšíření a výměnu řidičských průkazů*. Praha: Naše vojsko, 1955.
32. ŠTIKAR J., HOSKOVEC, J., ŠTIKAROVÁ, J. *Psychologie v dopravě*. 1. vyd. Praha: Karolinum, , 2003. 275 s. ISBN 80-246-0606-2.
33. ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J., ŠMOLÍKOVÁ, J. *Psychologická prevence nehod*. 1. vyd. Praha: Karolinum, 2006, 220 s. ISBN 80-246-1096-5.
34. ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J., POUR, J. *Psychologie bezpečné jízdy*. Praha: Nadas, 1981, 180 s.
35. VÁGNEROVÁ, M. *Úvod do psychologie*. Praha: Karolinum, 2003.
36. VOLNÝ, J. *Didaktika dopravní výchovy na 1. stupni základní školy*. 1. vyd. Praha: SPN, 1983, 128 s.
37. WEIGEL, O. *Autoškola (2007)-pravidla, značky, testy*. Brno: Computer Press, 2007, 212 s. ISBN 80-251-1172-5.

38. SVÁTEK, Z. *Z historie pravidel silničního provozu*. Příloha Metodického zpravodaje autoškol. BESIP, 2003.
39. ŠTĚPNIČKA, Z. *Školení řidičů vozidel a právem přednostní jízdy*. Přerov: 2003.
40. <http://www.cspds.cz>
41. <http://www.ibesip.cz/Dopravni-vychova>
42. [http://www.ibesip.cz/142\\_Cil](http://www.ibesip.cz/142_Cil)
43. [http://www.ibesip.cz/143\\_Principy](http://www.ibesip.cz/143_Principy)
44. [http://www.ibesip.cz/144\\_Kategorie](http://www.ibesip.cz/144_Kategorie)
45. <http://89.102.201.191/web/guest/uvod>
46. <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-178464.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>  
(statistika Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR)

## Seznam příloh

- Příloha č. 1 – Učební osnova základního a zdokonalovacího školení pro zkušební komisaře (příloha č. 4 k vyhlášce č. 167/2002 Sb.).
- Příloha č. 2 – Vzor průkazu zkušební komisaře (příloha č. 5 k vyhlášce č. 167/2002 Sb.).
- Příloha č. 3 – Statistika úspěšnosti základního a zdokonalovacího školení pro zkušební komisaře za období 2006 – 2008 (dle poskytnutých údajů CSPSD Pardubice).
- Příloha č. 4 – Vzor průkazu profesní způsobilosti řidiče (příloha č. 8 k vyhlášce č. 156/2008 Sb.).



Příloha č. 1 – učební osnova základního a zdokonalovacího školení  
pro zkušební komisaře

Příloha č. 4 k vyhlášce č. 167/2002 Sb.

**UČEBNÍ OSNOVA**  
**základního a zdokonalovacího školení pro zkušební komisaře**

	Obsah školení – předmět	Počet hodin	
		Základní školení	Zdokonalovací školení
1.	Právní problematika	20	16
2.	Základy psychologie	20	6
3.	Základy pedagogiky	26	6
4.	Metodika výuky a výcviku v autoškole (včetně prověření a nácviku vědomostí a dovedností)		
	I. Teoretické předměty	56	14
	a) Předpisy o provozu vozidel	10	3
	b) Ovládání a údržba vozidla	10	2
	c) Konstrukce vozidel	20	6
	d) Teorie řízení a zásady bezpečné jízdy	16	3
	II. Praktické předměty	36	12
	a) Výcvik v řízení vozidla	28	6
	b) Praktická údržba vozidla	8	6
5.	Zkoušky z odborné způsobilosti		
	I. Organizace zkoušek (právní normy a předpisy, statut zkušební komisaře, správní činnosti, výcviková dokumentace)	60	12
	II. Metodika provádění dílčích zkoušek včetně nácviku činnosti (postup a kritéria hodnocení znalostí, pomůcky zkušební komisaře)	50	6
	a) Předpisy o provozu vozidel	6	2
	b) Ovládání a údržba vozidla	16	2
	c) Výcvik v řízení vozidla		2
	- základní řidičské dovednosti (1. část)	14	
	- provoz na pozemních komunikacích (2. část)	14	
6.	Závěrečná zkouška, přezkoušení	6	4
7.	Nácvik při provádění zkoušky	16	
<b>Minimální počet hodin</b>			
<b>CELKEM</b>		<b>290</b>	<b>76</b>

**Poznámka:** Výuka a výcvik předmětu zdravotnická příprava nejsou obsahem tabulky.

Příloha č. 2 – vzor průkazu zkušební komisaře řidičů

Příloha č. 5 k vyhlášce č. 167/2002 Sb.

PRVNÍ STRANA	DRUHÁ STRANA
<p style="text-align: center;"><b>ČESKÁ REPUBLIKA</b></p>  <p style="text-align: center;"><b>PRŮKAZ ZKUŠEBNÍHO KOMISAŘE ŘIDIČŮ</b></p>  <p style="text-align: center;">Evidenční číslo: AA 000000</p>	<div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 100px; margin: 0 auto; text-align: center; padding: 5px;">FOTOGRAFIE</div> <p>..... Jméno a příjmení (titul):</p> <p>..... Datum narození:</p> <p>..... Příslušná země číslo:      Příslušná země číslo:</p> <p>..... Platí do:</p> <p>..... Datum vydání:</p> <p>..... (podpis)</p>

TŘETÍ STRANA	ČTVRTÁ STRANA
<p><b>Je oprávněn zkoušet z předmětů:</b></p> <p>Předpisy o provozu na pozemních komunikacích v rozsahu skupiny (podskupiny):</p> <p>.....</p>	<p><b>Platnost prodloužena do:</b></p> <p>Datum: .....</p> <p>Podpis: .....</p>
<p>Ovládání a údržba vozidla v rozsahu skupiny (podskupiny):</p> <p>.....</p>	<p>Datum: .....</p> <p>Podpis: .....</p>
<p>Praktická jízda s výškovým vozidlem v rozsahu skupiny (podskupiny):</p> <p>.....</p>	<p>Datum: .....</p> <p>Podpis: .....</p>
<p><b>Jiné záležitosti:</b></p> <p style="text-align: right;">akt. č. 11</p>	<p>Datum: .....</p> <p>Podpis: .....</p>

Příloha č. 3 – Statistika úspěšnosti základního a zdokonalovacího školení  
pro zkušební komisaře za období 2006 – 2008

**STATISTIKA ÚSPĚŠNOSTI ZÁKLADNÍHO A  
ZDOKONALOVACÍHO ŠKOLENÍ PRO ZKUŠEBNÍ KOMISAŘE  
V OBDOBÍ 2006 – 2008**

(zpracováno dle poskytnutých údajů CSPSD Pardubice)

<b>ZÁKLADNÍ ŠKOLENÍ PRO ZKUŠEBNÍ KOMISAŘE</b>			
<b>ROK</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
počet kurzů	2	2	6
počet účastníků	46	44	41
počet přezkoušených	45	44	41
neprospělo u zkoušky	11	15	4
vyjádření úspěšnosti u zkoušky	75,6 %	65,9 %	90,2 %
neprospělo u opakované zkoušky	1	1	0

<b>ZDOKONALOVACÍ ŠKOLENÍ PRO ZKUŠEBNÍ KOMISAŘE</b>			
<b>ROK</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
počet kurzů	7	7	7
počet účastníků	125	98	78
počet přezkoušených	125	98	78
neprospělo u zkoušky	29	25	12
vyjádření úspěšnosti u přezkoušení	76,8 %	74,5 %	84,6 %
neprospělo u opakované zkoušky	7	4	1

Příloha č. 4 – vzor průkazu profesní způsobilosti řidiče

Příloha č. 8 k vyhlášce č. 156/2008 Sb.

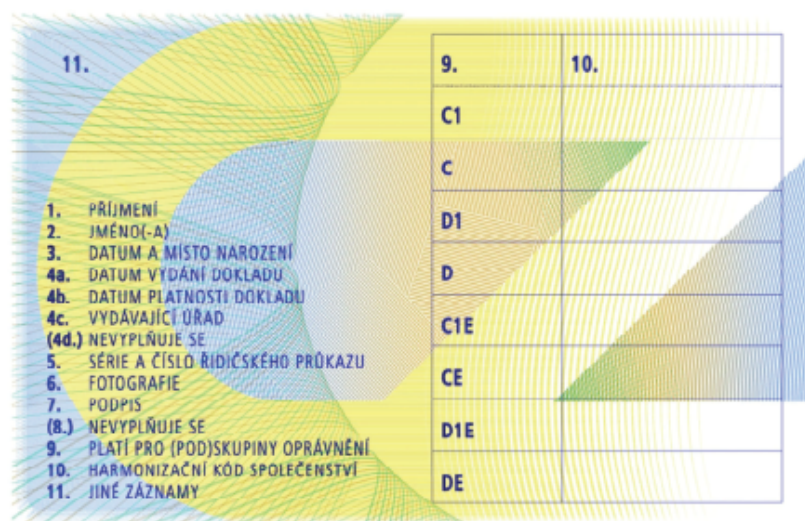
Vzor průkazu profesní způsobilosti řidiče  
část I

PRŮKAZ PROFESNÍ ZPŮSOBILOSTI ŘIDIČE



PŘEDNÍ STRANA - CELKOVÝ DESIGN

PRŮKAZ PROFESNÍ ZPŮSOBILOSTI ŘIDIČE



ZADNÍ STRANA - CELKOVÝ DESIGN