Univerzita Pardubice

Dopravní fakulta Jana Pernera

Analýza bezpečnostních opatření ve státech EU ke snížení nehodovosti absolventů autoškol a návrhy pro ČR

Marek Fišer

Bakalářská práce

2009

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Katedra technologie a řízení dopravy
Akademický rok: **2008/2009**

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení:	**Marek FIŠER**
Studijní program:	**B3709 Dopravní technologie a spoje**
Studijní obor:	**Technologie a řízení dopravy-Technologie a řízení dopravních systémů**
Název tématu:	**Analýza bezpečnostních opatření ve státech EU ke snížení nehodovosti absolventů autoškol a návrhy pro ČR**

Zásady pro vypracování:

Úvod
1 Nehodovost absolventů autoškol
2 Opatření pro snížení nehodovosti v EU
3 Návrh opatření pro snížení nehodovosti v ČR
Závěr

Rozsah grafických prací: **2-5**

Rozsah pracovní zprávy: **30 - 40 stran**

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná**

Seznam odborné literatury:

(1) **Centrum dopravního výzkumu.[online] Dostupné z http://www.cdv.cz/**

(2) **Evropský statistický úřad.[online] Dostupné z http://epp.eurostat.ec.europa.eu**

(3) **Ministerstvo dopravy ČR. [online] Dostupné z http://www.mdcr.cz**

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Andrea Seidlová, Ph.D.**
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání bakalářské práce: **31. prosince 2008**

Termín odevzdání bakalářské práce: **25. května 2009**

prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

L.S.

prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 30. ledna 2009

Prohlašuji:

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

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

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 01. 06. 2009

Marek Fišer

ANOTACE

Práce je zaměřena na dopravní nehodovost řidičů s praxí v řízení do dvou let, analýzu opatření, které jsou již v zemích EU aplikovány. Navrhuje opatření ke snížení dopravní nehodovosti začínajících řidičů.

KLÍČOVÁ SLOVA

dopravní nehodovost, absolvent autoškoly, bezpečnostní opatření, řidičský průkaz na zkoušku

TITLE

Analysis of security measures in the EU to reduce driving accidents graduates and proposals for the Czech Republic

ANNOTATION

This work is focused on traffic accidents for drivers with experience in drive within two years, analysis of measures, which are already applied in the EU. It proposes measures to reduce traffic accidents novice drivers.

KEYWORDS

traffic accident, attendant of a driving school, safety measures, driving license for an exam

Obsah

Úvod 8

1 Nehodovost absolventů autoškol 9

1.1 Dopravní nehoda 9

1.2 Dopravní nehodovost v České republice 9

1.3 Dopravní nehody podle vážnosti zranění 12

1.4 Dopravní nehody podle příčin 13

1.5 Dopravní nehody s řidičem pod vlivem alkoholu 14

1.6 Nehodovost v zemích Evropské Unie 15

2 Opatření pro snížení nehodovosti v EU 18

2.1 Prozatímní a trvalý řidičský průkaz 19

2.2 Řidičský průkaz na zkoušku 19

2.3 Princip řidičského průkazu na zkoušku 20

2.4 Zkušební období 21

2.5 Evropské zkušenosti 21

2.6 Řidičské průkazy na zkoušku v Evropě 23

2.7 Možnosti získání řidičského oprávnění v zemích EU 32

3 Návrh opatření pro snížení nehodovosti absolventů autoškol v ČR. 35

3.1 Příčiny nárůstu nehodovosti..... 35

3.2 Návrh opatření..... 36

Závěr..... 39

SEZNAM INFORMAČNÍCH ZDROJŮ 40

SEZNAM OBRÁZKŮ 41

SEZNAM TABULEK 42

SEZNAM PŘÍLOH 43

Úvod

Silniční doprava je jedním z nejrozšířenějších oborů lidské činnosti. Zejména podíl individuální dopravy provozované osobními automobily neustále roste. Potřeba lidí dostat se do vzdálených zaměstnání, studentů do škol prostřednictvím vlastního dopravního prostředku se neustále zvyšuje. Je to způsobeno především zvyšující se životní úrovní. Také se velmi výrazně zvyšují přepravní výkony v nákladní dopravě. Zvyšující se životní úroveň obyvatelstva dovoluje pořízení osobního automobilu stále větší skupině obyvatel a jen za první pololetí roku 2008 se zvýšil počet registrovaných vozidel o 199 000 na přibližně 6,7 milionu. Zvyšující se počet dopravních prostředků, jenž se pohybují po pozemních komunikacích vede k vyšší hustotě dopravy. I když doprava jako celek je pro stát důležitá z hlediska příjmů do státního rozpočtu, např. poplatky na dálnicích, silniční daň a především spotřební daň z pohonných hmot, která činí významnou položku státního rozpočtu. Kromě těchto kladných přínosů má silniční doprava i záporné stránky.

Tyto nepříznivé stránky dopravy jsou dopravní nehody, jejichž počet zvyšující se hustotou provozu roste. Tato práce je zaměřena na dopravní nehodovost absolventů autoškol tj. řidičů s řidičskou praxí do dvou let po absolvování autoškoly. V České republice došlo v posledních dvou letech k nárůstu nehod způsobených řidiči začátečníky a to z 17 % z celkového počtu nehod za rok 2006 na 32% za rok 2007 a 31% za první pololetí roku 2008. Tento nárůst může být způsoben mnoha faktory například zvyšujícím se počtem žadatelů o řidičské oprávnění. V roce 2007 absolvovalo závěrečnou zkoušku v autoškole 221 080 žadatelů o řidičské oprávnění, z toho 186 049 uspělo. Příčinou nehod těchto řidičů bývá nejčastěji nesprávný způsob jízdy, z celkového počtu jimi způsobených nehod činí přes 50 %.

V další části je práce zaměřena na analýzu opatření, která jsou používána v některých státech EU, k tomu aby snížily počet nehod absolventů autoškol. Používají se především tzv. řidičské průkazy na zkoušku zahrnující různá omezení, například rychlostní omezení na dálnicích nebo na komunikacích mimo obec nejčastěji s dvouletou platností v tzv. zkušební době.

Na závěr této práce je uveden návrh opatření pro snížení nehodovosti absolventů autoškol, jež by se dal uplatnit v našich podmínkách. Například některé opatření, které se ukázaly jako prospěšné v ostatních zemích a dokázaly snížit počet nehod zaviněných řidiči s řidičskou praxí do dvou let.

1 Nehodovost absolventů autoškol

1.1 Dopravní nehoda

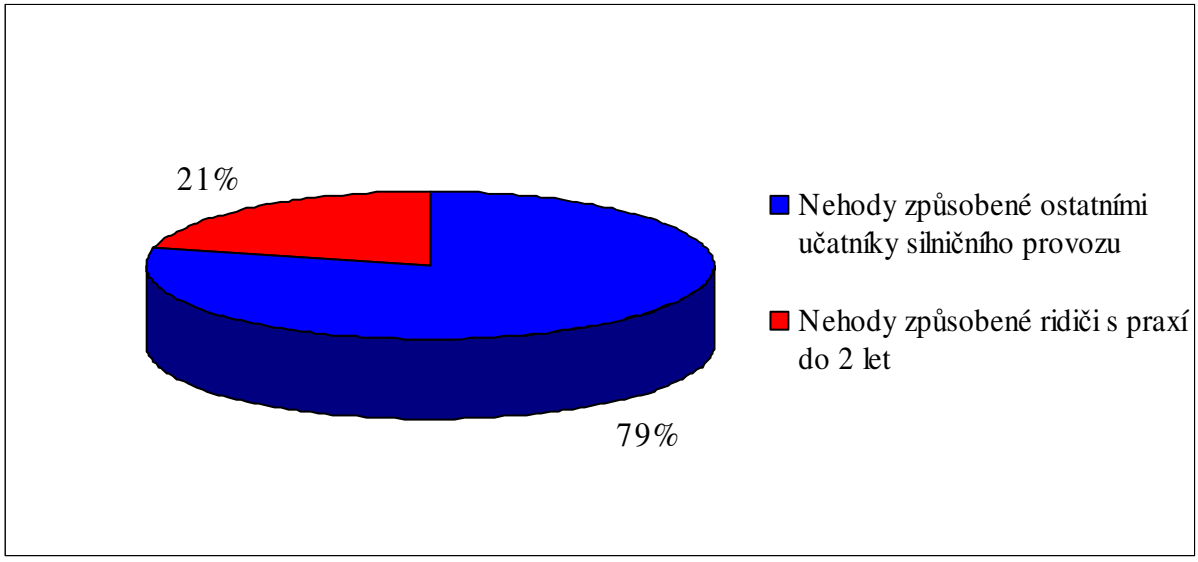
Podle zákona číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích je dopravní nehoda událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.(1)

Z tohoto zákona vyplývá že dopravní nehoda je každá událost, při níž dojde ke škodě na majetku, usmrcení nebo zranění osob za předpokladu, že všechny již zmíněné události vznikly v přímé souvislosti s provozem na pozemních komunikacích. Bez ohledu na to, jde li o motorové nebo nemotorové vozidlo.

Proto jsou stanovena určitá pravidla, která by měla vzniku dopravních nehod zabránit. Tyto pravidla jsou stanoveny zákonem č. 361/2000 a zároveň v případě vzniku nehody umožňují určit viníka dopravní nehody.

1.2 Dopravní nehodovost v České republice

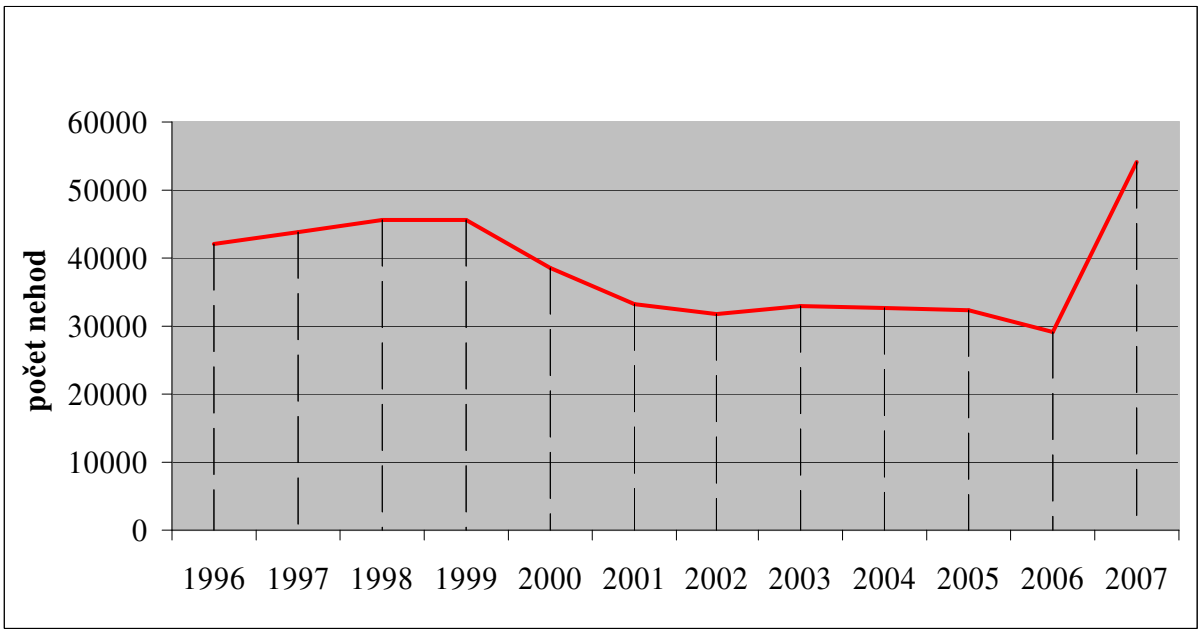
V České republice se ročně stane v současné době přes 160 000 dopravních nehod, při kterých dochází ke škodě na majetku, zranění nebo usmrcení osob. Na celkovém počtu dopravních nehod mají podíl různé skupiny řidičů. Do těchto skupin mohou být řidiči rozděleni podle mnoha hledisek. Tato práce je zaměřena na řidiče s praxí v řízení vozidla do dvou let po získání řidičského průkazu. Nehodovost této skupiny řidičů se v posledních letech výrazně zvýšila a jejich podíl na celkovém počtu nehod dosahuje velmi vysokých hodnot, což bude patrné z dále uvedených tabulek a obrázků.



Obrázek č. 1:Podíl nehod zaviněných řidiči s praxí do dvou let na celkovém počtu nehod

Zdroj: Ředitelství služby policie Policejního prezídia ČR

Od roku 1996 do roku 2008 se průměrný podíl počtu nehod zaviněných řidiči s řidičskou praxí do dvou let pohybuje okolo 21% na celkovém počtu nehod. viz. Obrázek č.1

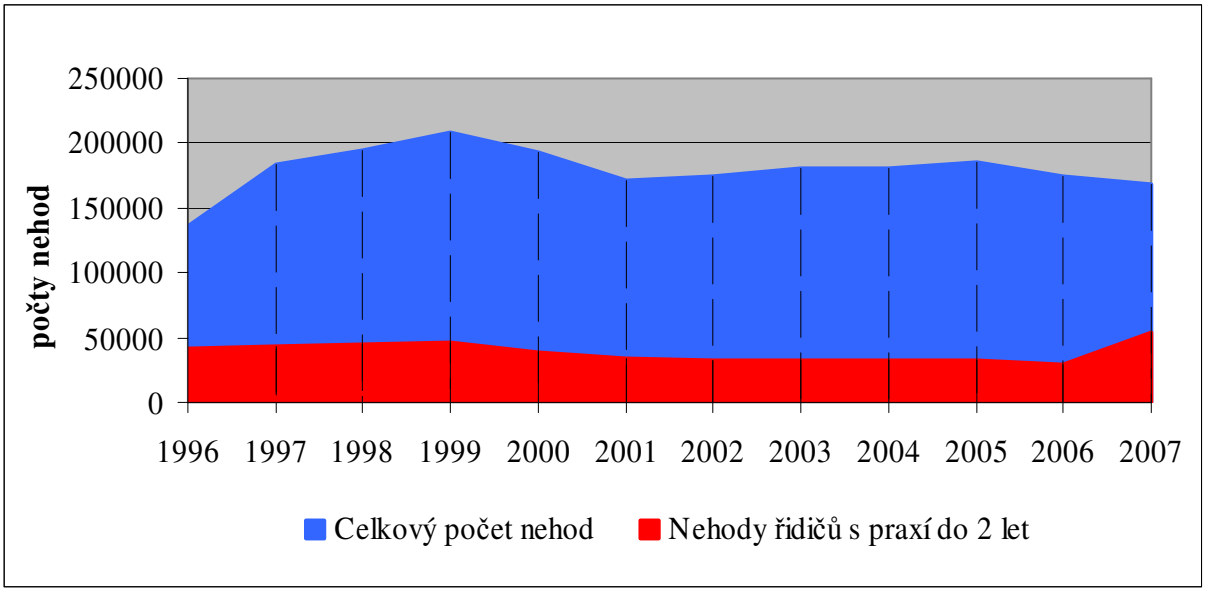


Obrázek č. 2: Vývoj nehodovosti řidičů s praxí do dvou let

Zdroj: Ředitelství služby policie Policejního prezídia ČR

Na obrázku č.2 jsou výrazné zejména dvě etapy vývojové křivky nehodovosti řidičů s praxí do dvou let. První nastává v roce 1999, kdy po mírném nárůstu počtu nehod dochází

k výraznějšímu poklesu z 45 557 na 33 309 nehod v roce 2001. Po tomto poklesu následuje období, ve kterém se nehodovost pohybuje na hranici 32 000 až do roku 2005. V roce 2006 dochází k mírnějšímu poklesu nehod na 29 263 a to zejména zavedením bodového systému v polovině tohoto roku, kdy dochází i k poklesu celkového počtu nehod přibližně o 10 000. Druhá výrazná vývojová etapa nastává v průběhu roku 2007, kdy dochází k prudkému nárůstu nehod téměř na dvojnásobek, přesněji na 54 137 nehod. Tento trend pokračuje i v roce 2008. Tento rok nelze do výše uvedeného grafu přidat z důvodu známých statistik nehodovosti pouze do poloviny roku 2008. Tento nárůstu počtu nehod může být způsoben mnoha faktory. Jedním z nich může být fakt, že v posledních letech se zvyšuje počet žadatelů o řidičské oprávnění a tím i počet řidičů spadajících do této statistické skupiny. Další příčinou může být to, že řidiči se "přestali bát" bodového systému platného od poloviny roku 2006 nebo statistickou chybou v evidenci nehod policie ČR.



Obrázek č. 3: Porovnání vývoje nehodovosti řidičů s praxí do 2 let s celkovým počtem nehod
Zdroj: Ředitelství služby policie Policejního prezídia ČR

Na obrázku č.3 je patrný rozpor mezi celkovým počtem nehod a nehodovostí řidičů s praxí do dvou let v roce 2007. Každý by logicky očekával, že s poklesem celkového počtu nehod poklesne i počet nehod řidičů s praxí v řízení do dvou let. Právě naopak, u celkového počtu nehod dochází od roku 2005 k poklesu z 184 467 nehod na 167 333 nehod v roce 2007, to je o 16 834 nehod ročně méně. Naproti tomu je zřejmí nárůst nehod řidičů s řidičskou praxí do dvou let, jak již bylo zmíněno u obrázku č.2. Příčinou tohoto úkazu může být fakt, že mladí lidé mají hned po absolvování autoškoly vlastní motorové vozidlo a vyjíždí sami

do plného provozu, např. bez doprovodu zkušenějšího řidiče nejčastěji rodinného příslušníka, který by jim v krizové situaci poradil.

1.3 Dopravní nehody podle vážnosti zranění

Při dopravních nehodách dochází často k následkům na zdraví osob, jež se dopravní nehody účastnily ať už jako viník, postižený nebo spolucestující.

Následky nehod na zdraví člověka rozlišujeme na :

A) lehké zranění

B) těžké zranění

C) usmrcení člověka

Tabulka č.1: Následky nehod řidičů s praxí do dvou let na zdraví osob

rok	usmrceno	zraněno těžce	zraněno lehce
1996	297	1623	7751
1997	332	1661	7656
1998	264	1494	7348
1999	289	1493	7079
2000	274	1196	5873
2001	225	1158	6064
2002	240	1065	5733
2003	239	1055	6487
2004	213	1025	6229
2005	205	853	5633
2006	144	760	4757
2007	224	872	5473
2008	153	658	4517

Zdroj: Ředitelství služby policie Policejního prezídia ČR

V tabulce č.1 jsou uvedeny počty usmrcených, lehce a těžce zraněných osob od roku 1996 do října roku 2008, ke kterým došlo při dopravních nehodách zaviněných řidiči s praxí v řízení dva roky po získání řidičského průkazu. Nejvyšší počet usmrcených osob byl 332 a to v roce 1997, kdy došlo k 43 734 nehodám zaviněných řidiči s praxí do dvou let. Naopak k nejméně nehodám, při nichž zemřel člověk došlo v roce 2006, kdy bylo usmrceno 144 osob. Tento prudký pokles oproti předešlým rokům je do jisté míry způsoben zavedením bodového systému v polovině tohoto roku. Poté následuje opět nárůst, jež kopíruje

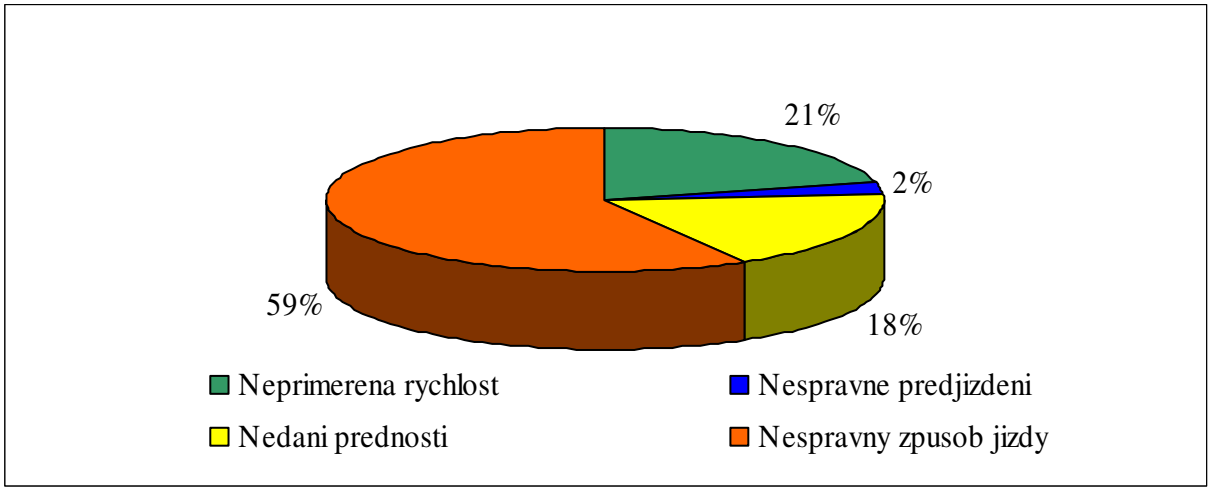
růst nehod těchto řidičů, až na hodnotu 244 usmrcených osob v roce 2007. Počty usmrcených osob v jednotlivých měsících roku 2008 jsou uvedeny v příloze D.

U následku nehod s těžkým zraněním jsou nejvýraznější roky 1996 a 1997, ve kterých došlo při dopravních nehodách k nejvíce těžkým zraněním a to k 1623 respektive 1661 těžce zraněným osobám. Nejnižší hodnoty dosahuje stejně jako v případě usmrcených osob rok 2006, kdy bylo těžce zraněno 760 osob. V roce 2007 dochází opět k mírnému nárůstu oproti roku 2006, o 112 těžce zraněných osob. U lehce zraněných jsou nejvyšší i nejnižší hodnoty dosaženy ve stejných letech jako u těžce zraněných osob, tedy nejvyšší hodnota 7 751 v roce 1996 a nejnižší 4 757 v roce 2006. V roce 2007 opět mírný nárůst na 5 473 osob.

1.4 Dopravní nehody podle příčin

Dopravní nehody mohou mít různé příčiny, podle policejních statistik se nehody podle příčiny rozdělují na:

A) Nepřiměřená rychlost
B) Nesprávné předjíždění
C) Nedání přednosti
D) Nesprávný způsob jízdy



Obrázek č. 4: Hlavní příčiny nehod řidičů s praxí do dvou let

Zdroj: Ředitelství služby policie Policejního prezídia ČR

Jak je patrné z obrázku č. 4 nejčastější příčinou nehod začínajících řidičů motorových vozidel od roku 1996 do roku 2008 je nesprávný způsob jízdy, konkrétně nedodržení bezpečné

vzdálenosti za vozidlem a nevěnování potřebné pozornosti řízení vozidla. Tyto dvě příčiny dopravních nehod představují téměř 60% z celkového počtu nehod zaviněných těmito řidiči.

Tabulka č.2:Dopravní nehody řidičů s praxí do dvou let podle příčiny

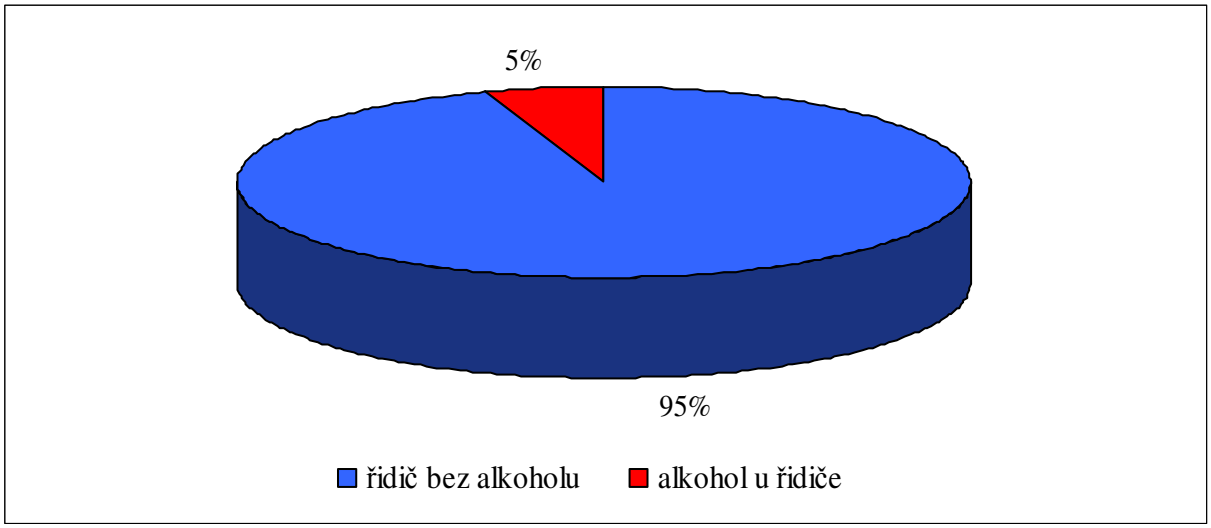
rok	Nepřiměřená rychlost	Nesprávné předjíždění	Nedáni přednosti	Nesprávný způsob jízdy
1996	11086	1252	8439	21297
1997	9420	1304	8528	24482
1998	9606	1221	7959	26669
1999	9180	1134	7762	27481
2000	7107	894	6418	24232
2001	7285	720	5657	19647
2002	6080	742	5493	19536
2003	6765	794	5729	19632
2004	7093	766	5887	19000
2005	7163	728	5833	18696
2006	5881	614	5359	17409
2007	10718	1088	10500	31831
2008	4714	484	4383	12647

Zdroj: Ředitelství služby policie Policejního prezídia ČR

V tabulce č. 2 můžeme vidět, že ve všech kategoriích příčin dopravních nehod dochází od roku 1996 k výraznému poklesu, pouze s mírnými výkyvy. Například u dopravních nehod způsobených nepřiměřenou rychlostí a nesprávným předjížděním došlo v roce 2006 oproti roku 1996 k poklesu téměř o polovinu. Po tomto poklesu následuje opět výrazný nárůst ve všech kategoriích příčin dopravních nehod. Rok 2008 je uveden pouze do měsíce června.

1.5 Dopravní nehody s řidičem pod vlivem alkoholu

Alkohol je depresivum, které u člověka způsobuje zpomalování činnosti mozku, což má za následek ztrácení pozornosti a nesoustředění se. Člověk pod vlivem alkoholu ztrácí koordinaci a kontrolu nad pohyby svého těla. Alkoholem opojený člověk nedokáže včas reagovat při nečekané překážce, neodhadne rychlost či vzdálenost od určité překážky. Dochází ke zpomalování reflexů a řidič mnohdy ani nedokáže přepnout z dálkových světel na tlumená, čímž oslňuje protijedoucí řidiče.(2)



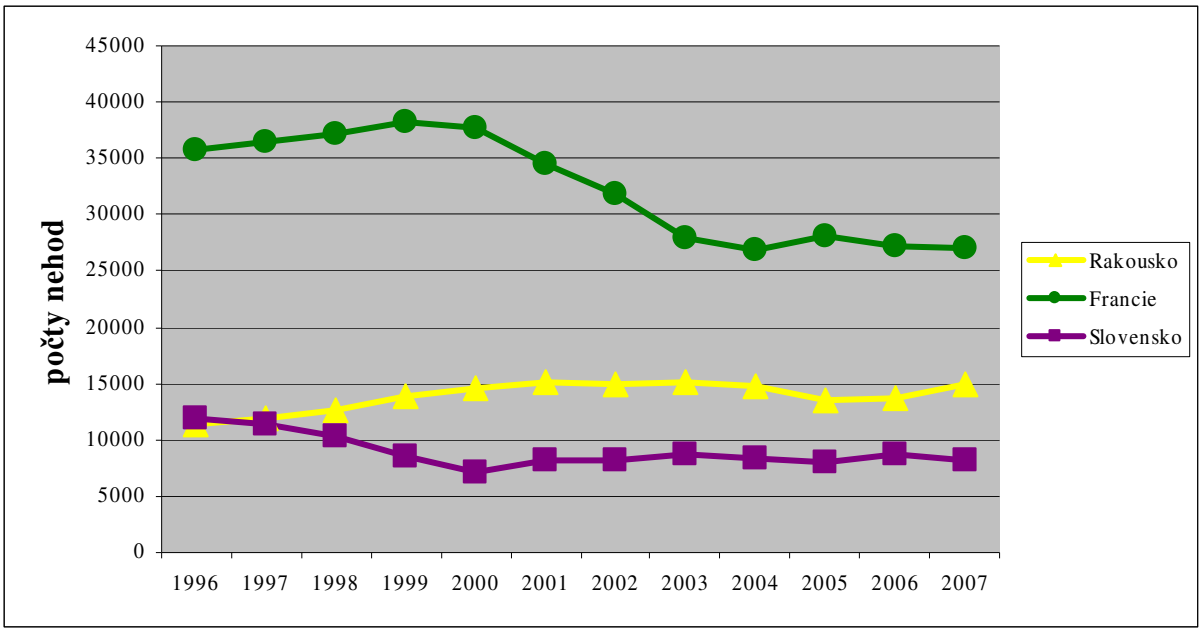
Obrázek č. 5: Alkohol u viníků dopravních nehod

Zdroj: Ředitelství služby policie Policejního prezídia ČR

Za posledních třináct let se podíl řidičů s praxí do dvou let, kteří způsobili dopravní nehodu pod vlivem alkoholu pohybuje na hranici 5%, jak je vidět na obrázku č.5. V roce 2007 a 2008 dochází k nárůstu nehod jejichž viník byl pod vlivem alkoholu a tato hodnota dosahuje 2 685 nehod v roce 2007 oproti 1 436 nehodám v roce 2006.

1.6 Nehodovost v zemích Evropské Unie

Také v této kapitole je práce zaměřena na nehodovost řidičů s praxí v řízení do dvou let po získání řidičského průkazu a různými statistickými porovnáními. Nabízí se zde i možnost posouzení účinnosti opatření pro začínající řidiče v zemích, kde jsou již různé formy řidičského průkazu na zkoušku aplikovány.



Obrázek č. 6: Vývoj nehodovosti řidičů s praxí do dvou let ve vybraných státech EU
Zdroj: Centrum dopravního výzkumu

Na obrázku č. 6 je na první pohled patrný velmi výrazný pokles nehodovosti ve Francii v letech 2000 až 2003, kdy v této zemi došlo k poklesu nehod začínajících řidičů z 37 629 na 27 852. Řidičský průkaz na zkoušku zde platí od 1.3. 2004, z obrázku je patrné, že od zavedení řidičského průkazu na zkoušku se nehodovost řidičů s praxí do dvou let prakticky nezměnila. V Rakousku se nehodovost udržuje téměř na stejné úrovni s mírnými výkyvy v rámci několika stovek. Řidičský průkaz na zkoušku zde platí od roku 1992 a proto na základě dostupných statistik nehod nelze přesně popsat účinek tohoto opatření. Na Slovensku neuplatňují žádnou formu řidičského průkazu na zkoušku, k výraznějšímu poklesu nehodovosti došlo v rozmezí let 1996 až 2000, kdy počet nehod klesl téměř o 4 500, od té doby se pohybuje na hranici 8 000. Přehled nehodovosti v dalších zemích EU je uveden v tabulce č. 3.

Tabulka č. 3: Vývoj nehodovosti řidičů s praxí do dvou let

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Rakousko	11395	11834	12575	13896	14559	15172	14922	15161	14674	13459	13624	14969
Dánsko	1186	1198	1123	1208	954	869	849	845	784	719	768	762
Estonsko	161	371	293	233	204	261	254	338	387	350	396	505
Španělsko	25120	26339	31727	30847	30507	29103	26981	27787	28027	28174	26508	26965
Francie	35680	36422	37225	38256	37629	34589	31853	27852	26875	28101	27299	27043
Řecko	4282	4683	4796	4882	4986	4806	3931	3298	3198	3437	2939	2786
Portugalsko	18367	18031	17525	15786	14311	13276	12685	11106	9144	7994	7318	7339
Slovensko	11920	11324	10255	8462	7088	8158	8234	8803	8320	8083	8730	8267

Zdroj: Centrum dopravního výzkumu

V tabulce č. 3 jsou vyjma Slovenska uvedeny účasti řidičů s praxí do dvou let na dopravních nehodách, protože v mezinárodních přehledech nelze rozlišit vinného a nevinného řidiče. Nicméně některé dopravní situace předcházející nehodě, při níž není začínající řidič viníkem by zkušený řidič vyřešil lépe a nehodě by tím zabránil nebo by alespoň zmírnil její následky.

Tabulka č. 4:Usmrcené osoby při nehodách s účastí řidiče s praxí do dvou let

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Rakousko	108	148	101	114	139	121	110	123	124	99	98	101
Dánsko	32	35	24	32	21	18	16	19	17	16	17	20
Španělsko	432	506	534	484	459	464	416	448	437	478	417	431
Francie	892	971	1071	998	735	720	731	838	820	765	730	652
Řecko	116	108	129	116	131	121	110	108	101	117	107	92
Portugalsko	294	255	214	207	201	187	162	133	91	86	69	67

Zdroj: Centrum dopravního výzkumu

Velmi významný je pokles usmrcených osob v Portugalsku, kde od roku 1996 do roku 2007 klesl tento počet pod jednu čtvrtinu původní hodnoty. Dále pak ve Francii, kde došlo v těchto letech k poklesu o 240 usmrcených osob za rok. U ostatních zemí se tyto hodnoty pohybují téměř na stejné hranici.

2 Opatření pro snížení nehodovosti v EU

Řidičský průkaz na zkoušku je v různých podobách a za různých podmínek zaveden v mnoha zemích Evropské unie.viz Tabulka č. 5.

Tabulka č. 5: Řidičský průkaz na zkoušku v jednotlivých zemích EU

Stát	Řidičský průkaz na zkoušku
Belgie	NE
Bulharsko	NE
Česká Republika	NE
Dánsko	NE
Estonsko	ANO
Finsko	ANO
Francie	ANO
Irsko	ANO
Itálie	ANO
Kypr	NE
Litva	NE
Lotyšsko	ANO
Lucembursko	ANO
Maďarsko	ANO
Malta	NE
Německo	ANO
Nizozemsko	ANO
Polsko	ANO
Portugalsko	ANO
Rakousko	ANO
Řecko	NE
Rumunsko	NE
Slovensko	NE
Slovinsko	NE
Španělsko	ANO
Švédsko	ANO
Velká Británie	ANO

Zdroj: Centrum dopravního výzkumu

2.1 Prozatímní a trvalý řidičský průkaz

V Evropě se tyto řidičské průkazy fyzicky nijak zvlášť neodlišují, stačí jen určit délku zkušebního období, to zda je řidič stále ve zkušebním období se lehce rozpozná z data prvního udělení řidičského oprávnění. Tím vzniká problém, jak postupovat v případě, že dojde k rozšíření skupiny řidičského oprávnění například ze skupiny A na skupinu B. Zda-li počítat praxi ze skupiny A jako dostatečnou i pro později získanou skupinu B. V Evropě se nejčastěji používá model, kdy se praxe ze skupin AM a A1 nezapočítává. Naopak při rozšíření ze skupiny B na C či D se započítává praxe již v rámci skupiny B. To znamená, že pokud řidič získá řidičské oprávnění skupiny C či D po úspěšném uplynutí zkušebního období v rámci skupiny B, nebude muset v rámci nadstavbových skupin absolvovat novou zkušební dobu. Pokud získá řidičské oprávnění na tyto nadstavbové skupiny v průběhu zkušebního období skupiny B nebo A, počítá se lhůta zkušebního období běžící u skupiny řidičského oprávnění získaného dříve.(3)

Řidičský průkaz na zkoušku není jediným opatřením, jak zastavit stále se zvyšující počty dopravních nehod zaviněných začínajícími řidiči. V současnosti se v evropských zemích používají i další nástroje, kterými jsou:

- druhá fáze řidičského výcviku, která může být povinná nebo dobrovolná,
- doprovodné řízení, zahrnující účast kvalifikovaného poradce, zpravidla rodinného příslušníka.

Snížení nehodovosti začínajících řidičů může být dosaženo aplikací jednoho z výše uvedených opatření, ale při jejich společném použití se jejich efekt může zlepšit. Jednotlivé státy využívají tyto nástroje různě, např. v Rakousku a Německu mají aplikovány všechny tyto opatření. Velmi výrazným argumentem pro zavedení institutu řidičského průkazu na zkoušku je fakt, že řidiči který získá trvalé řidičské oprávnění na doživotí už není věnována žádná péče tzn. není povinen rozšiřovat si své znalosti, seznamovat se změnami právní úpravy a novými poznatky ohledně bezpečnosti silničního provozu.(2)

2.2 Řidičský průkaz na zkoušku

Stále se zvyšující počet dopravních nehod způsobených mladými řidiči s řidičskou praxí do dvou let byl v mnoha zemích podmětem pro zavedení řidičského průkazu na zkoušku. Podle dopravních statistik zavinili řidiči s řidičskou praxí do dvou let přibližně

20 % nehod z celkového počtu a v posledních letech dochází k nárůstu nehod jejichž viníky jsou začínající řidiči. A právě řidičský průkaz na zkoušku má být tím článkem, jež sníží počet nehod zaviněných mladými řidiči.

2.3 Princip řidičského průkazu na zkoušku

Princip řidičského průkazu na zkoušku, jak je nejčastěji vnímán je poměrně jednoduchý. Jestliže začínající řidič v průběhu zkušební doby svého řidičského oprávnění spáchá vážný přestupek nebo trestný čin, např. požije alkohol nebo jinou návykovou látku, výrazně překročí povolenou rychlost, ujede od dopravní nehody kterou způsobil nebo které se pouze účastnil, apod., je mu příslušným úřadem udělen odpovídající trest.

Tento řidičský průkaz platí po tzv. zkušební dobu. Během této doby mohou pro řidiče platit různá omezení, nejčastěji to bývá snížení nejvyšší povolené rychlosti na pozemních komunikacích mimo obec a na dálnicích. Dále se používají omezení zakazující tažení přívěsů nebo dovolující jízdu s vozidly jen do určité celkové hmotnosti. Také vozidla řízená těmito řidiči musí být v některých státech EU speciálně označena. V některých státech od těchto, zejména rychlostních omezení odstoupily, protože v hustém provozu vedly spíše k problémům. Běžně je však u řidičů ve zkušební době stanoven zákaz požívání alkoholu před jízdou, např. v Rakousku má začínající řidič max. limit alkoholu 0,1 promile, zatímco ostatní řidiči vyjma profesionálních řidičů mají limit 0,5 promile. Některé, zejména rychlostní omezení platí např. pouze první rok zkušební doby a ve zbytku zkušební doby platí např. snížený počet bodů, přísnější tresty za porušení pravidel silničního provozu, ale hlavně možnost prodloužení zkušební doby nebo odebrání řidičského průkazu v případech, které se v jednotlivých státech liší. Zejména možnost velmi rychlého odebrání řidičského průkazu ve zkušební době, je pro řidiče nejvíce motivující k tomu, aby se snažili jezdit podle pravidel silničního provozu.

Velmi zajímavým řešením je propojení řidičského průkazu na zkoušku s bodovým systémem platným v dané zemi. V takovém případě se jako nejúčinnější opatření nabízí snížení maximálního možného počtu dosažených bodů a to nejčastěji na polovinu. Dále lze také uplatnit pro řidiče ve zkušební době větší bodové ohodnocení některých přestupků, při dosažení určitého počtu bodů povinnost absolvovat různé doškolovací kurzy a semináře. Také podmínka pro udělení trvalého řidičského oprávnění může být taková, že řidič nesmí

ve zkušební době “nasbírat“ více bodů, než je stanovená hranice pro udělení trvalého řidičského oprávnění.

2.4 Zkušební období

V mnoha zemích EU získáním řidičského oprávnění výcvik řidiče nekončí. Po dokončení autoškoly obdrží řidič prozatímní řidičský průkaz tzv.řidičský průkaz na zkoušku. Jeho platnost je dáma zkušebním obdobím, jehož délka je v Evropě nejčastěji dva roky. Dvouletá zkušební doba je z hlediska prověření řidičových schopností zvládat krizové situace jež nastanou v provozu dostačující, řidič je již poměrně zkušený a jeho možné problémy s ovládáním vozidla či psychické defekty by se v průběhu této doby projevily. Pokud řidič v průběhu zkušební doby nespáchá žádný přestupek pro který by mu byl řidičský průkaz odebrán, může dostat řidičský průkaz definitivní. (3)

Uplatňuje se několik metod, jak po úspěšném absolvování zkušební doby získat trvalé řidičské oprávnění. Jednou z možností je, že pokud řidič ve zkušební době nespáchá žádný vážný přestupek nebo několik méně závažných přestupků nebo nepřijde o všechny body dostane trvalé řidičské oprávnění automaticky. Druhou z možností je složit po úspěšném absolvování zkušební doby další zkoušku, na základě jejího zdárného složení dostane řidič trvalé řidičské oprávnění.(3)

2.5 Evropské zkušenosti

„Zavedení institutu řidičského průkazu na zkoušku je třeba z pohledu bezpečnosti rozhodně doporučit. Jde o současný trend v zemích EU, který prostřednictvím tohoto nástroje umožňuje motivovat řidiče v prvních letech samostatné praxe k bezpečné jízdě a dodržování příslušných předpisů. Důvod je prostý: je jím možnost urychleného a zjednodušeného odebrání řidičského oprávnění.

Řidič tak pod hrozbou poměrně jednoduchého mechanismu odebrání řidičského oprávnění má snahu nejezdit na hranici (popř. za hranicí) svých reálných možností, současně je nucen striktně dodržovat příslušnou legislativu (resp. Tu její část, jež je sledována a postihována prioritně).

Současně mohou během zkušebního období vyjít najevo i patologické stránky řidičovy osobnosti (a to bude zřejmě hlavní význam pro existenci zkušebního období v prvních etapách

řidičovy samostatné praxe). Za základní momenty v oblasti bezpečnosti silničního provozu z hlediska řidiče motorového vozidla považujeme:

a) náročnou a objektivní zkoušku

b) kvalifikovaný sankčně motivační systém

Řidičský průkaz na zkoušku by měl plnit funkci jakéhosi filtru pro případ, že by se do výcviku dostal a úspěšně přes závěrečnou zkoušku prošel jedinec s osobnostními rysy, jež jsou neslučitelné s možností řídit motorové vozidlo. Zkušební období je pro svou zjednodušenou možnost odebrat příslušné řidičské oprávnění výhodné, dále je pak možné stanovit další navazující kroky, jež bude muset řidič po odebrání řidičského oprávnění absolvovat (doškolení, psychologické vyšetření, psychoterapie apod.)

Základním smyslem zkušebního období je dočasně či trvale eliminovat jedince s poškozeným intelektem či osobními defekty, jež jsou neslučitelné se samostatným řízením motorového vozidla. Než se osoba stane „plnoprávným" řidičem, projde několika filtry, jež by měli včas vyloučit uvedené jedince z možnosti řídit motorové vozidlo.

- uchazeč o zařazení do výcviku v autoškole podává žádost. Praktický lékař na základě záznamů v kartě pacienta rozhodne o způsobilosti uchazeče, možno rozšířit o další doložitelné náležitosti. V této fázi dochází k eliminaci zjevně nezpůsobilých osob,
- vlastní výcvik. Rizikový jedinec často dříve či později přípravu předčasně ukončí. V uvedené fázi typicky dochází k eliminaci osob, jež často patří k jedincům s inteligencí pod spodní hranicí průměru, nedostatečnými morálními vlastnostmi (zde není vyloučeno, že později, po dozrání osobnosti dojde k úspěšnému absolvování předepsaného výcviku).
- Závěrečná zkouška. Opakovaný neúspěch u závěrečné zkoušky vedoucí k definitivní eliminaci jedince z možnosti získat řidičské oprávnění (přip. danou skupinu řidičského oprávnění při rozšiřování). Zde často neuspějí jedinci, kteří mají intelekt alespoň v pásmu průměru, nicméně schopnost motoricky ovládat motorové vozidlo, typicky v kontextu s nutností řešit běžné dopravní situace a pod psychickým tlakem, je nad jejich schopnosti.

- Zkušební období následující po získání prvního řidičského oprávnění (sk.A, B), tzv. řidičské oprávnění na zkoušku. Zpravidla půjde o jedince schopné absolvovat předepsaný výcvik a závěrečnou zkoušku, nicméně osobnostní rysy (po pominutí nutnosti držet se tzv. na uzdě v přítomnosti učitele autoškoly či zkoušejícího komisaře) uvedené osoby předurčují k páchání deliktů, jež jsou definovány jako neslučitelné se samostatnou kariérou řidiče. Je třeba zdůraznit, že pokud se nový řidič v průběhu předepsaného zkušebního období dostane do konfliktu s platnou legislativou v takové míře, že mu bude pozastavena platnost řidičského oprávnění, nepůjde o neznalost příslušných pasáží pravidel silničního provozu, ale zpravidla o osobnostní problém.
- Posledním (a to trvalým) filtrem je permanentní účinný dozor nad bezpečností silničního provozu a dodržování předepsané legislativy, přičemž uvedené aktivity jsou plně v kompetenci státu. Pokud někdo přijde o řidičské oprávnění v této fázi, bude se nutně jednat o osobnostní problémy (hrubou neznalost legislativy či základů řízení motorového vozidla těžko předpokládat), případně o jednostranný exces (spáchání dopravní nehody).

Z uvedeného vyplývá, že v případě pozbytí řidičského průkazu ve zkušebním období je třeba trvat na pohovoru s určeným odborníkem v oblasti psychologie, zatímco pokračovat v Evropě prozatím běžném a často formálním doškolování z pravidel silničního provozuje neúčelné.“ (4)

2.6 Řidičské průkazy na zkoušku v Evropě

V této kapitole jsou uvedeny omezení a opatření pro řidiče začátečníky v jejich zkušebním období z jednotlivý evropských zemí. V praxi se používají velice rozdílné metody, od důkladných opatřeních vztahujících se na řidiče začátečníky po úplnou lhostejnost mezi řidiči začátečníky a řidiči s mnohaletými zkušenostmi.

Rakousko

Řidičský průkaz na zkoušku byl v Rakousku zaveden v roce 1992, jeho podoba se dosud nijak zásadně nezměnila. Řidičský průkaz na zkoušku (řidičské oprávnění pro začátečníky) upravuje § 4 zákona o řidičských průkazech.

Řidičské oprávnění skupiny A, B, C, D nebo podskupiny C1 udělené osobě, která dosud neměla řidičské oprávnění, platí pro všechny řidiče bez ohledu na jejich věk. Toto řidičské oprávnění podléhá dvouleté zkušební době. V Rakousku se tato doba nezapisuje do řidičského průkazu. Zda-li je řidič ve zkušební době pozná kontrolní orgán podle data vydání řidičského průkazu, v případě opakování nebo prodloužení zkušební doby se tato informace do řidičského průkazu zaznamenává. Jestliže se řidič dopustí protiprávních jednání ve dvouleté zkušební době po získání řidičského oprávnění, musí absolvovat doplňující školení. (3)

Již zmíněná protiprávní jednání jsou:

- útěk po dopravní nehodě,
- jízda nedovoleným směrem (např. jízda v protisměru na jednosměrné silnici),
- nebezpečné předjíždění,
- nedbání zákazů předjíždění stanovených dopravními značkami,
- nedání přednosti v jízdě,
- nedbání pokynu „Stůj“ dávaného policistou nebo červeným světlem signalizačního zařízení,
- jízda v nesprávném jízdním pruhu dálnice nebo silnice pro motorová vozidla (jízda v protisměru),
- překročení nejvyšší povolené rychlosti jízdy v obci o více než 20 km/h,
- překročení nejvyšší povolené rychlosti jízdy mimo obec o více než 40 km/h,
- usmrcení z nedbalosti,
- ublížení na zdraví z nedbalosti.

V průběhu zkušebního období smí řidič řídit motorové vozidlo pouze za podmínky, že obsah alkoholu v krvi nepřesáhne hodnotu nejvýše 0,1 promile nebo v dechu nepřesáhne hodnotu nejvýše 0,05 mg/l. Během jízdy a v jízdních přestávkách nesmí požívat alkoholické nápoje, v opačném případě musí být při porušení zákona uloženo doplňující školení. (5)

Pokud je řidiči uloženo doplňující školení, je dvouletá zkušební doba prodloužena o jeden rok. Dopustí-li se řidič během třetího prodloužení zkušební doby některého z již dříve zmíněných protiprávních jednání, bude mu řidičský průkaz odebrán. (5)

Věcný obsah doplňujícího školení se určuje podle toho, pro které účastníky silničního provozu je určen (řidiči náchylní k požívání alkoholických nápojů nebo jiných návykových látek, řidiči častěji porušující pravidla silničního provozu apod.). Poplatek za absolvování doplňujícího školení si hradí sám řidič a to ve výši 38 Euro pro školení ve skupině a 109 Euro

pro školení individuální. Školení ve skupině se účastní 6- 12 osob, účast na kursu je pro řidiče závazná, případné nereagování na tuto povinnost znamená odnětí řidičského oprávnění. Kursy v souvislosti s alkoholem představují 15 hodin po 4 sezeních, u ostatních kursů jde o12 hodin po 4 sezeních a navíc půlhodinovou zkušební jízdu se specializovaným instruktorem Cílem tohoto školení je vytvořit účinná opatření pro snížení nehod způsobených řidiči začátečníky. (5)

Spolková republika Německo

V Německu se systém řidičských průkazů na zkoušku používá od roku 1986 a do současnosti prošel řadou změn ve snaze o jeho zdokonalení. První získané řidičské oprávnění se uděluje na zkoušku. Stanovuje tak § 2a zákona o silničním provozu a §32 a 39 nařízení o připouštění osob k silničnímu provozu.

Do režimu řidičského oprávnění na zkoušku spadají všichni řidiči při prvním udělení řidičského oprávnění, zpravidla řidičské oprávnění skupiny A či B, bez ohledu na jejich věk. V případě rozšíření řidičské skupiny z B na C či CE se zkušební doba již neprodlužuje, protože nejde o první udělené řidičské oprávnění. Stejně tak se zkušební doba neprodlužuje, pokud v jejím průběhu řidič získal další skupinu řidičského oprávnění. Uplatňuje se zde dvouletá zkušební doba. V případě, že se řidič v průběhu zkušebního období dopustí protiprávního jednání v silničním provozu nebo přestupku, který se po udělení bodů zapisuje do ústředního dopravního registru, příslušné úřady učiní proti řidiči tato opatření: (3)

- účast na nástavbovém semináři (délka semináře závisí na tom, jak závažného provinění se řidič dopustil),
- písemné varování řidiče o jeho povinné účasti na dopravněpsychologickém poučení v trvání dvou měsíců v případě, že se řidič po absolvování semináře dopustí během zkušební doby dalšího značně závažného protiprávního jednání,
- odebrání řidičského průkazu, jestliže se řidič v průběhu zkušebního období po uplynutí doby dvou měsíců dopustí dalšího značně závažného protiprávního jednání nebo dvou dalších méně závažných protiprávních jednání.

Během zkušební doby se dopravní přestupky rozdělují do třech kategorií:

1. Tzv. peněžní varování, jejich výše dosahuje maximálně 40 euro, nemají žádný vliv na řidičský průkaz na zkoušku. Pokuty vyšší než 40 euro, které zároveň vedou k udělení bodů v rámci bodového systému, odebrání řidičského průkazu,

zákazům řízení mají za následek doškolení v rámci řidičského průkazu na zkoušku.

2. Jde o delikty skupiny A (vážné) patří sem: útěk od dopravní nehody, řízení pod vlivem alkoholu nebo drog, nedovolené předjíždění, překročení povolené rychlosti o více než 20 km/h, nedodržení bezpečné vzdálenosti, usmrcení nebo zranění osoby z nedbalosti, zanedbání povinnosti poskytnout pomoc, jízda bez řidičského oprávnění, jízda s nepojízdným vozidlem nebo vozidlem bez osvědčení o registraci, nerespektování světelného signálu „stůj" nebo pokynu policisty, nedání přednosti v jízdě s ohrožením jiného účastníka provozu.
3. Jde o delikty skupiny B (méně vážné) patří sem: neoprávněné užívání motorového vozidla, ohrožení nebo omezení chodců nebo cyklistů při odbočování, ohrožení nebo omezení osob na zastávkách veřejné dopravy, zneužití registrační značky, nedostatečné zabezpečení vozidla s ohrožením jiných účastníků provozu, jízda s nadměrně opotřebovanými pneumatikami, omezení policisty, telefonování mobilním telefonem za jízdy bez handsfree. (6)

Pokud se řidič v průběhu zkušební doby dopustí přestupku z kategorie 1nebo 2 bude mu nařízena účast na nástavbovém semináři. Zkušební doba se v tomto případě automaticky prodlužuje o dva roky. Pokud byl řidiči ve zkušební době řidičský průkaz odebrán, smí podat žádost k získání nového řidičského oprávnění nejdříve po uplynutí tří měsíců. Zkušební doba nesmí být zkracována. Po uplynutí zkušebního období se řidičské oprávnění stává definitivním. Všichni držitelé řidičského oprávnění se mohou dobrovolně zúčastnit školy bezpečné jízdy.(6)

Omezení platná pro řidiče ve zkušební době:

- snížený limit alkoholu v krvi na 0,1 promile.

Nástavbový seminář

Je to kurs pro řidiče, kteří se ve zkušební době dopustily protiprávního jednání. Tento seminář si hradí každý řidič sám a náklady se pohybují v rozmezí 250 až 400 eur. Jde o čtyři sezení trvající 135 minut, na kterých účastníci diskutují o protiprávním jednání v silničním provozu. Součástí prvního sezení je jízdní zkouška s učitelem jízdy, ale bez zkoušejícího. Zkouška z jízdy je součástí druhého sezení a musí být dlouhá minimálně 30 minut. Počet účastníků semináře se pohybuje od 6 do 12 osob. Pořádají se také zvláštní semináře pro řidiče, jednající pod vlivem alkoholu nebo jiné omamné látky. Účastník kursu musí dopravnímu úřadu předložit osvědčení o úplném absolvování.(5)

Estonsko

Opatření se vztahují na řidičské oprávnění skupiny A1, A, B1, B, C1. Řidiči musí během zkušební doby absolvovat kurz noční jízdy a školu smyků (to souvisí zejména s netypickými klimatickými podmínkami). (3)

Omezení pro řidiče začátečníky:

- řidiči mohou jet maximální rychlostí 70 km/h na všech silnicích mimo obec,
- zákaz jízdy s přívěsem,
- nejvyšší dovolená hmotnost vozidla 7500 kg,
- speciální označení vozidla.

Po uplynutí zkušební doby musí řidič absolvovat lékařskou prohlídku a novou praktickou a teoretickou zkoušku a teprve na základě jejího úspěšného složení obdrží nové řidičské oprávnění (tento systém je v Evropě ojedinělí a ve světě je používán na Novém Zélandu). Zkušební doba nesmí být zkrácena, ale lze ji prodloužit a to o další dva roky v případě, že řidič dopustí více dopravních přestupků. (3)

Finsko

Zkušební období se vztahuje na nové držitele řidičského oprávnění skupiny B a C. Pro řidiče začátečníky platí přísnější bodový systém. Řidičský průkaz na zkoušku se vydává na dva roky, během kterých platí pro řidiče již zmíněné zkušební období. Ve zkušebním období nesmí řidič provést více než tři přestupky, přičemž současně v průběhu prvního roku jich nesmí být více než dva. Po prvním půlroce zkušebního období musí řidič absolvovat další kurz v autoškole. Tento kurz se skládá ze čtyř teoretických a osmi praktických vyučovacích hodin, v nich je zahrnuta jedna hodina teorie a dvě hodiny praktické lekce týkající se noční jízdy a školy smyků. Také zde nabízí možnost dobrovolně absolvovat kurz ekonomické jízdy. Zkušební doba nesmí být zkrácena, policie jí však může prodloužit o další dva roky a to v případě, že řidič spáchá více než dva přestupky během prvního roku nebo více než tři přestupky v průběhu dvou let. (3)

Francie

Řidičský průkaz na zkoušku by ve Francii zaveden k 1.3 2004 a je upraven v Zákoně o provozu na pozemních komunikacích. Zkušební období platí pro začínající řidiče u všech

skupin řidičských oprávnění. Platí zde bodový systém, držitel prvního řidičského oprávnění disponuje namísto klasických 12 bodů pouze 6-ti body a opatření funguje ve třech stupních:

- ztráta 1-2 bodů znamená písemné upozornění na možnost získání ztracených bodů pomocí dobrovolné účasti na doškolování,
- ztráta 3-5 bodů úřední nařízení povinné účasti na doškolování,
- ztráta 6 bodů znamená ztrátu řidičského oprávnění na dobu šesti měsíců a po uplynutí je možnost znovuzískání pouze pomocí absolvování nového výcviku a zkoušky.(3)

Jestliže řidič toto školení odmítne absolvovat, zaplatí pokutu ve výši 135 euro a přijde o řidičský průkaz až na tři roky. Přestupky v silničním provozu vedou ke ztrátě 1 až 6 bodů, přičemž v případě spáchání více přestupků najednou, může být držiteli řidičského oprávnění odebráno najednou až 8 bodů.

Omezení pro řidiče začátečníky:

- nejvyšší dovolená rychlost na dálnici 110 km/h, tam kde je dovoleno 130 km/h,
- nejvyšší dovolená rychlost na dálnici 100 km/h, tam kde je dovoleno 110 km/h,
- nejvyšší dovolená rychlost 80 km/h mimo obec,
- možnost označení vozidla bílým písmenem "A" v černém poli.

Zkušební období má délku 3 roky a začíná dnem získáním řidičského oprávnění. U nových řidičů, kteří byli připravování pomocí modelu tzv. doprovázeného řízení tj. řízení pod dozorem právně zodpovědné osoby, např. rodičů je délka tohoto období zkrácena na 2 roky. Zkušební období nesmí být zkracováno ani prodlužováno, po jeho uplynutí obdrží řidič automaticky řidičské oprávnění definitivní. Na konci zkušebního období je kapitál bodů navýšen na 12 v případě, že během zkušebního období nedošlo ke ztrátě bodů. V opačném případě činí kapitál bodů tolik bodů, kolik jich zůstalo držiteli řidičského oprávnění.

Irsko

V Irsku je prvním krokem k získání řidičského oprávnění podat si žádost o prozatímní řidičské oprávnění u orgánu místní správy. Jakmile řidič obdrží prozatímní řidičské oprávnění, musí vždy řídit pod dohledem osoby s plným řidičským oprávněním.

Prozatímní řidičské oprávnění se vztahuje na všechny skupiny řidičského oprávnění. Délka zkušební doby je dva roky v jejich průběhu má řidič snížený počet bodů na šest. Dále jeden rok pro ostatní omezení, kterými jsou:

- nejvyšší dovolená rychlost 72 km/h na všech druzích pozemních komunikacích mimo obec,
- nejvyšší povolená BAS 0,8 promile,
- označení vozidla písmenem "R". (3)

Definitivní řidičské oprávnění získá řidič na základě úspěšného absolvování ústní a praktické zkoušky, kterou musí podstoupit po uplynutí zkušební doby, pokud v jejím průběhu nepřijde o všech šest bodů, v takovém případě by mu byl prozatímní řidičský průkaz odebrán. (2)

Maďarsko

Pro začínající řidiče zde platí dvouleté zkušební období a to pro řidičské oprávnění skupiny A1, A, B, C a D.

Omezení pro řidiče začátečníky:

- zákaz přepravy osob u skupin A1 a A,
- zákaz jízd s přívěsem u skupin B, C a D.

Pokud řidič během této doby spáchá přestupek, může mu být zkušební období dvakrát prodlouženo a to vždy o jeden rok. Pokud spáchá přestupek potřetí, je mu řidičské oprávnění odebráno. V takovém případě se musí řidič znovu podrobit výcviku v autoškole a příslušným zkouškám. V případě, že řidič ve zkušebním období nespáchal žádný přestupek je dočasné řidičské oprávnění automaticky změněno na řidičské oprávnění bez omezení. (3)

Lucembursko

Pro řidiče začátečníky je zde zavedeno řidičské oprávnění na zkoušku a to pro řidičské oprávnění skupiny A a B. Délka zkušebního období je dva roky.

Omezení pro řidiče začátečníky:

- nejvyšší dovolená rychlost 75 km/h mimo obec,
- nejvyšší dovolená rychlost 90 km/h na dálnici,
- přísnější postih dopravních přestupků,
- označení vozidla bílým písmenem "L" v černém poli.

Po uplynutí šesti až dvanácti měsíců zkušebního období se řidič musí podrobit školení ve speciálním výcvikovém zařízení. Toto školení je rozděleno na 90 minut teoretické části a 6 praktických lekcí po 45 minutách v nichž je zahrnuta i škola smyků. Po absolvování tohoto školení se pro řidiče ruší omezení rychlosti. O vydání definitivního řidičského oprávnění musí řidič zažádat, přičemž musí doložit absolvování výše zmíněného kurzu. Pokud se řidič tohoto kurzu nezúčastní nebude mu po uplynutí zkušební doby řidičský průkaz prodloužen. (3)

Portugalsko

Je zde zaveden systém udělování řidičských průkazů na zkoušku a to pro první získané řidičské oprávnění. Řidičský průkaz na zkoušku platí v průběhu dvouletého zkušebního období. Pokud spáchá řidič v jeho průběhu vážný přestupek, je mu řidičské oprávnění odebráno. Poté musí řidič absolvovat novou teoretickou a praktickou zkoušku. Po jejím úspěšném absolvování je řidiči stanoveno nové dvouleté zkušební období. Definitivní řidičské oprávnění získá řidič po uplynutí zkušební doby, pokud v jejím průběhu nespáchá žádný vážný přestupek. (3)

Švédsko

Pro první získané řidičské oprávnění je zde zaveden řidičský průkaz na zkoušku. Tento řidičský průkaz se vztahuje na skupiny A a B a platí v průběhu zkušební doby, která je zde rovněž dvouletá. (3)

Omezení pro řidiče začátečníky:

- speciálně označené vozidlo.

V případě spáchání vážného přestupku je řidičské oprávnění odebráno a pro jeho opětovné získání musí řidič absolvovat novou teoretickou a praktickou zkoušku. Pokud během zkušební doby nespáchá žádný vážný přestupek stává se dočasný řidičský průkaz definitivním. (3)

Velká Británie

Řidičský průkaz na zkoušku se zde uplatňuje od 1.6.1997. Zkušební období se u začínajících řidičů vztahuje na řidičská oprávnění skupiny A a B. Délka zkušebního

období je dva roky. Platí tu rovněž bodový systém, v němž mají začínající řidiči snížený počet bodů na šest. Pokud řidič v průběhu zkušebního období ztratí všech šest bodů, o řidičské oprávnění přijde. Poté musí absolvovat novou teoretickou a praktickou zkoušku a je stanoveno nové dvouleté zkušební období. Řidič má rovněž možnost dobrovolně se zúčastnit zdokonalovacích kurzů. (3)

Španělsko

Po absolvování autoškoly obdrží řidiči řidičský průkaz na zkoušku, který se vztahuje na všechny skupiny řidičského oprávnění. Zkušební doba trvá dva roky. Po tuto dobu platí pro řidiče začátečníky tato omezení: (2)

- řidič musí mít označeno vozidlo bílím nebo zeleným písmenem "L",
- nejvyšší povolená rychlost 80 km/h mimo obec i na dálnici.

Nizozemsko

Řidičský průkaz na zkoušku pro nové řidiče byl zaveden 1.3.2003. Je aplikován do jednoduchého bodového systému pro tuto skupinu řidičů. Pokud řidič spáchá během 5 ti let po získání řidičského oprávnění 3 závažné přestupky, jeho oprávnění je mu odebráno. Začínající řidiči mají navíc snížený limit obsahu alkoholu v krvi 0,2 promile namísto 0,5 promile.(2)

Lotyšsko

Řidičský průkaz na zkoušku se vztahuje na všechny skupiny řidičského oprávnění. Zkušební doba je dvouletá. [3]

Omezení pro řidiče začátečníky:

- nejvyšší dovolená rychlost 80 km/h na všech druzích pozemních komunikacích mimo obec.

Polsko

Zkušební doba je dvouletá. Po dobu sedmi měsíců může začátečník jezdit maximálně 80 km/h mimo obec. (2)

Belgie, Dánsko

Po úspěšně složené zkoušce po základním výcviku dostane řidič řidičský průkaz a již není dále sledován .(2)

Itálie

V této zemi se uplatňuje tříletá zkušební doba, během které pro řidiče platí tyto rychlostní omezení.(2)

- na dálnici max. rychlost 100km/h,
- na rychlostních silnicích 90km/h.

2.7 Možnosti získání řidičského oprávnění v zemích EU

Velký vliv na nehodovost začínajících řidičů má také vlastní výcvik v autoškole, kterým musí každý řidič projít. V jednotlivých zemích se uplatňují různé metody výcviku a výchovy řidičů. Proto se v této části alespoň částečně zaměřím na výcvik řidičů v jednotlivých zemích Evropské unie.

V mnoha zemích Evropské unie má žadatel o řidičské oprávnění pouze jednu možnost, jak řidičské oprávnění získat a to absolvovat teoretickou výuku a praktický výcvik v autoškole. Obě tyto části probíhají pod vedením profesionálních instruktorů, kteří splňují zákonem stanovené podmínky. V jednotlivých zemích se tento systém získání řidičského průkazu liší pouze v předepsaných minimálních délkách teoretické výuky a praktického výcviku, který musí každý žadatel o řidičské oprávnění podle dané legislativy absolvovat. Mezi další odlišnosti, které se uplatňují pouze v některých zemích patří povinnost provádět určitou minimální část praktického výcviku např. jízda na dálnici, v noci, jízda s přívěsem.(7)

Mezi země ve kterých existuje pouze jedna možnost, jak získat řidičské oprávnění patří: Bulharsko, Česká Republika, Dánsko, Maďarsko, Německo, Nizozemsko, Polsko, Portugalsko, Slovensko.

Existuje několik zemí, v nichž se uplatňují dva nebo i tři systémy získání řidičského oprávnění. Mimo již výše zmíněnou možnost, absolvovat celý výcvik v autoškole pod dohledem profesionálního instruktora, se uplatňuje systém praktického výcviku řidičů pod dohledem neprofesionálního průvodce, tj. osoby, která není zaměstnancem autoškoly. U výcviku pod vedením neprofesionálního průvodce se uplatňují různé modely tohoto

systému. V prvním modelu žadatel o řidičské oprávnění nejprve absolvuje minimální část teoretické a praktické výuky v autoškole a poté může pokračovat v praktickém výcviku pod dohledem neprofesionálního průvodce. V druhém modelu absolvuje žadatel teoretickou výuku i praktický výcvik pouze pod dohledem neprofesionálního průvodce a to bez zapojení autoškoly. Ve třetím modelu začíná žák teoretickou výuku v autoškole a praktický výcvik rovněž v autoškole nebo pod vedením neprofesionálního průvodce. Po absolvování stanoveného minimálního počtu hodin pod dohledem následuje možnost samostatného řízení bez dohledu. Žák si stanoví období, ve kterém je mu povoleno samostatné řízení a po tuto dobu pro něho platí různá omezení:

- zákaz řízení v noci,
- jízda s dalšími pasažéry v autě,
- jízdy o víkendech.

Velmi často se různá omezení a to zejména rychlostní používají ve všech modelech výcviku se zapojením neprofesionálního průvodce. Například v Estonsku má žák při řízení v doprovodu neprofesionálního průvodce sníženou maximální povolenou rychlost na 70 km/h a to jak mimo obec tak i na dálnici.(7)

Neprofesionální průvodce, který na žáka v průběhu jeho výcviku dohlíží musí splňovat určité požadavky, kterými jsou zejména:

- musí vlastnit řidičské oprávnění té kategorie, ve které chce doprovázet žáka a toto řidičské oprávnění musí vlastnit po určitou minimální dobu, nejčastěji se pohybuje v rozmezí od 3 do 7 let,
- musí překročit určitou věkovou hranici, jež je v jednotlivých státech různá a pohybuje se v rozmezí 21 až 28 let,
- musí absolvovat zkoušku z teoretických znalostí,
- musí absolvovat praktickou řidičskou zkoušku,
- musí vlastnit speciální instruktorské osvědčení, která ho opravňuje k výcviku pouze jedné osoby,
- nesmí být prohlášen nezpůsobilým pro řízení v průběhu posledních 5 let,
- nesmí být příbuzným žáka,
- nesmí být trestán za žádné dopravní přestupky.

Tento výčet požadavků není v každé zemi kompletně dodržován, ale uplatňují se různé kombinace těchto požadavků.(7)

Přehled zemí s možnostmi, jak může žadatel získat řidičské oprávnění, mimo klasického absolvování celého výcviku v autoškole:

Belgie, Finsko, Litva, Španělsko, Švédsko, Velká Británie

- Absolvovat teoretickou výuku i praktický výcvik s neprofesionálním průvodcem.

Estonsko

- Kombinací výcviku v autoškole s praktickým výcvikem pod dozorem neprofesionálního průvodce.

Francie, Lotyšsko

- Absolvováním teoretického a praktického výcviku v autoškole, následovaného praktickým výcvikem s neprofesionálním průvodcem.

Rakousko

- Teoretický i praktický výcvik začne v autoškole a poté následuje praktický výcvik pod dohledem.
- Celý teoretický i praktický výcvik proběhne v autoškole a je kombinován s cvičnými jízdami pod dohledem neprofesionálního průvodce.

Severní Irsko

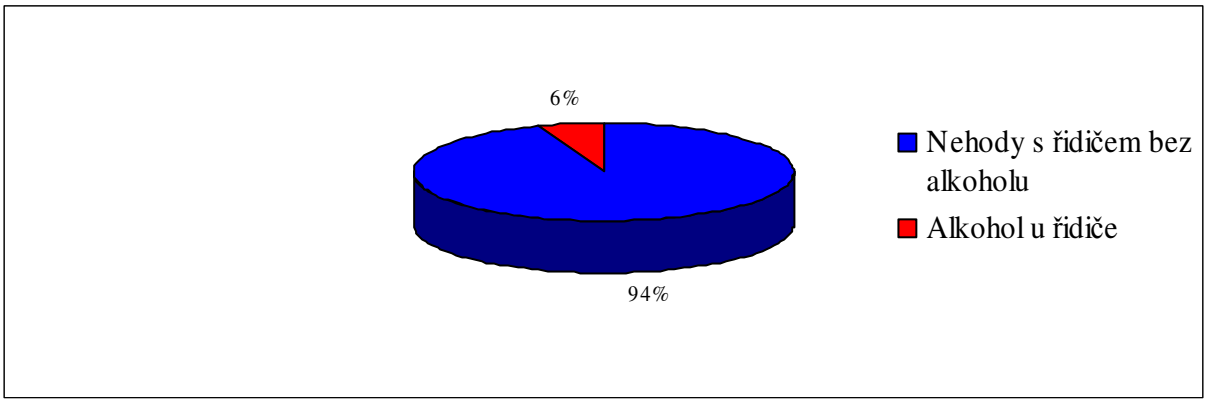
- Zahájit a dokončit teoretickou výuku a praktický výcvik s neprofesionálním průvodcem.
- Kombinace praktického výcviku v autoškole s výukou pod dohledem neprofesionálního průvodce.

3 Návrh opatření pro snížení nehodovosti absolventů autoškol v ČR

Jak vyplývá ze statistik nehodovosti řidičů s řidičskou praxí do dvou let, je nejvyšší čas učinit určitá opatření, aby došlo k zastavení růstu nehodovosti a nejlépe k jeho poklesu. Až 70% smrtelných dopravních nehod má na svědomí překročení povolené rychlosti. V České republice má platné řidičské oprávnění 66 % obyvatel, z osmnáctiletých je to 65%. Nejprve je potřeba určit příčinu nárůstu nehod začínajících řidičů a na základě toho lze sestavit možná opatření, která by vedla ke snížení nehodovosti začínajících řidičů.

3.1 Příčiny nárůstu nehodovosti

Podle psychologů se začínající řidiči na silnici nechávají unést opojením z rychlosti a více riskují, protože jsou impulsivnější. Tuto skutečnost potvrzují i statistiky nehod, kde 21% z celkového počtu nehod zaviněných řidiči s praxí do dvou let má za příčinu nepřiměřenou rychlost. Velmi častý scénář dopravní nehody je pak následovný, skupina mladých lidí jedoucí ve vozidle většinou se vracející z diskotéky. Kromě spolujezdců je i řidič posilněn alkoholem, nezvládá řízení, většinou v zatáčce a naráží do stromu nebo sloupu veřejného osvětlení. A právě alkohol je velmi často zjištěn u havarujících řidičů, což dokazují i statistiky pro první pololetí roku 2008. viz obrázek č.7 (8)



Obrázek č. 7: Podíl alkoholu u nehod zaviněných řidiči s praxí do dvou let v roce 2008
Zdroj: Ředitelství služby policie Policejního prezídia ČR

Na tomto obrázku je jasně zřejmá, že alkohol u řidiče není jen náhodný úkaz, ale poměrně častý jev. V prvním pololetí roku 2008 byl u 22 228 nehod zaviněných začínajícími řidiči zjištěn alkohol celkem 1 230 krát. To znamená, že každý osmnáctý řidič jež zavinil dopravní nehodu byl pod vlivem alkoholu.

3.2 Návrh opatření

Na základě analýzy opatření pro začínající řidiče ve státech EU, by bylo nejvhodnější zavést v České republice řidičský průkaz na zkoušku. Tento řidičský průkaz by platil pro první získané řidičské opatření, s tou podmínkou, že v případě rozšíření řidičského oprávnění ze skupiny AM čí A1 na kteroukoli jinou skupinu řidičského oprávnění by se zkušební doba ze skupiny AM či A1 nezapočítávala. To znamená, že řidič který vlastní např. řidičský průkaz na skupinu A1 a úspěšně prošel zkušebním obdobím by po získání skupiny B musel znovu absolvovat zkušební období. Naproti tomu při rozšíření ze skupiny B na C by v případě úspěšného projití zkušební dobou u skupiny B již nemusel tuto zkušební dobu znovu absolvovat.

Jako ve většině zemí, kde se řidičský průkaz na zkoušku používá i v České republice by bylo vhodné zavést dvouletou zkušební dobu. Pro řidiče by dvouletá zkušební doba měla být dostačující, aby si zvykl na běžný provoz, i když s různými omezeními. Pro řidiče kteří by měli se zvládáním vozidla problémy nebo by nezvládali dopravní situace, by dvouleté zkušební období mělo být dostatečně dlouhé, aby příslušné orgány jejich nedostatky odhalily a učinily příslušná opatření.

Na základě skutečnosti, že v České republice platí bodový systém, týkalo by se omezení začínajících řidičů i bodového systému. Ve dvouletém zkušebním období by se těmto řidičům snížil počet maximálně dosažených bodů z dvanácti na šest. Bodové hodnocení jednotlivých přestupků by zůstalo stejné, jaké platí pro ostatní řidiče. U řidičů ve zkušební době by neplatilo, že pokud se během jednoho roku nedopustí žádného přestupku odečítají se jim čtyři body.

Pokud by se řidič ve zkušební době dopustil závažných porušení pravidel silničního provozu nebo by na základě několika méně závažných přestupků "nasbíral" šest bodů, byl by mu řidičský průkaz odebrán.

Při porušení těchto pravidel silničního provozu ve zkušební době by řidič okamžitě přišel o řidičské oprávnění:

- jízda pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky,
- neposkytnutí první pomoci při nehodě,
- útěk po dopravní nehodě.

Pokud by řidič v průběhu zkušební doby získal 4 body a více, bylo by mu doporučeno dobrovolné doplňující školení popřípadě kurz bezpečné jízdy. Toto školení by mělo stejnou náplň jako v Rakousku, tzn. obsah doplňujícího školení se určuje podle toho, pro které účastníky silničního provozu je určen (řidiči náchylní k požívání alkoholických nápojů nebo jiných návykových látek, řidiči častěji porušující pravidla silničního provozu apod.). Řidičům, kteří by tento kurz dobrovolně absolvovali by se odečetl jeden bod. Pokud by řidič na konci zkušební doby získal 4 body, bylo by mu zkušební období prodlouženo o jeden rok a do tohoto roku by vstupoval s počtem získaných bodů sníženým o dva. Zkušební období by bylo možné prodloužit celkem třikrát a to vždy o jeden rok. Pokud by řidič v třetím prodloužení zkušební doby opět dosáhl 4 bodů a více byl by mu řidičský průkaz odebrán. V případě prodloužení zkušební doby by se řidiči muselo do řidičského průkazu zaznamenat, že má prodlouženou zkušební dobu. U první, dvouleté zkušební doby by se tento údaj do řidičského průkazu nezaznamenával a policisté by v případě kontroly zjistili, že řidič je ve zkušební době z data udělení řidičského oprávnění. Zkracovat zkušební období by možné nebylo.

V případě odebrání řidičského průkazu by řidič musel znovu absolvovat autoškolu a v případě jejího úspěšného absolvování by se mu počítala nová dvouletá zkušební doba. Definitivní řidičský průkaz by řidič obdržel, pokud by během zkušební doby

nedosáhl 4 bodů a více. Řidič by nemusel absolvovat žádné dodatečné zkoušky nebo zkušební jízdy a po uplynutí zkušební doby by se zkušební řidičský průkaz stal automaticky definitivním.

Pro řidiče ve zkušební době by platila tato omezení:

- nejvyšší povolená rychlost na dálnici 110 km/h,
- nejvyšší povolená rychlost na ostatních silnicích 80 km/h.

Tabulka č. 6: Přehled navrhovaných opatření pro začínající řidiče v ČR

Systém opatření	Řidičský průkaz na zkoušku
Platnost	Pro první získané řidičské oprávnění
Zkušební období	2 roky
Maximálně možný počet dosažených bodů	6
Řidič ve zkušební době získá 4 a více bodů	Prodlouží se mu zkušební doba o jeden rok
Řidič ve zkušební době získá 6 bodů	Přijde o řidičské oprávnění
Prodloužení zkušební doby	Max. třikrát vždy o jeden rok
V případě odebrání řidičského oprávnění	Řidič musí znovu absolvovat autoškolu
Definitivní řidičský průkaz	Řidič ve zkušební době získal méně jak 4 body
Nejvyšší povolená rychlost na dálnici	110 km/h
Nejvyšší povolená rychlost na ostatních silnicích	80 km/h

Zdroj: Autor

Závěr

Nehodovost v silniční dopravě je velice závažný problém především u začínajících řidičů, nejen z hlediska materiálního, ale hlavně z hlediska následků na zdraví lidí. Proto je velice důležité přijmout určitá opatření aby se počet těchto nehod snížil. Mezi tyto opatření patří bezesporu i řidičský průkaz na zkoušku.

I když po zavedením bodového systému došlo k poklesu celkového počtu nehod na našich silnicích, počty nehod zaviněných začínajícími řidiči neklesli, právě naopak například od roku 2006 se zvýšily téměř na dvojnásobek. Zatímco v západní Evropě fatálních nehod mladých řidičů ubývá u nás je to přesně naopak.

Podle statistik jsou nejkritičtější první dva roky po získání řidičského oprávnění. Mnozí začínající řidiči mají pocit, že po složení závěrečných zkoušek již ovládají řízení vozidla a zvládání krizových situací v provozu dokonale. Nicméně jim chybí zkušenosti, které získají až dlouhodobější praxí v silničním provozu. Všeobecně je známo, že nejvíce dopravních nehod se stává v pátek a o víkendu, kdy lidé jezdí na chaty a podobně a právě mladí lidé se v ranních hodinách vracejí domů z různých diskoték a zábav, kde se konzumuje alkohol. Při těchto ranních návratech jezdí ve vozidle více osob a i řidič bývá pod vlivem alkoholu. Takovéto dopravní nehody bývají nejtragičtější a statistiky to jen potvrzují u nehod zaviněných řidiči s praxí v řízení do dvou let bývá při nehodě pod vlivem alkoholu přibližně 6% a nejčastější příčina těchto nehod bývá nezvládnutí vozidla a nedání přednosti v jízdě.

Těžko rozhodnout která z opatření používaná ve státech EU leze považovat za účinné vzhledem k snížení počtu nehod začínajících řidičů a zkusit je aplikovat v našich podmínkách. V každé zemi, kde tyto opatření mají se najdou shodné části, ale i různé odlišnosti a je prakticky nemožné určit která opatření jsou ty správná. V jednom opatření si jsem naprosto jistý a to je nulová tolerance alkoholu u řidiče.

SEZNAM INFORMAČNÍCH ZDROJŮ

1) Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích [online] [cit. 2008-12-09] Dostupné z: <http://www.mdcr.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa_CR_silnicni/>.

2) Centrum dopravního výzkumu[online]. [cit. 2009-01-09]. Dostupné z: <http://www.cdv.cz/>.

3) *Řidičské průkazy na zkoušku v Evropě* [online]. Infoservis Ústředního automotoklubu ČR, článek z 22.7.2008 [cit. 2008-12-09]. Dostupné z: <http://www.uamk-cr.cz/asprs/users/infoservis.asp?id=2022&rok=2008 >.

4) *Řidičák na zkoušku - evropské zkušenosti* [online]. Žena v autě, článek z 29.8.2008 [cit. 2008-12-09]. Dostupné z: <http://www.zenavaute.cz/index.asp?menu=3&record=6451>.

5) *Řidičský průkaz na zkoušku* [online]. AUTOKLUB ČR, článek z [2007] [cit. 2008-12-09]. Dostupné z: <http://www.autoklub.cz/acr/autoskoly/tech_informace/pdf2007/ridicsky_prukaz_na_zkousku.pdf>.

6) Honorární konzulát České republiky v Německu

7) Infoservis Ústředního automotoklubu ČR [online]. [cit. 2009-03-09]. Dostupné z: <http://www.uamk-cr.cz/aspRS/users/infoservis.asp?rok=2008>.

8) *Mladí lidé ochotněji riskují* [online]. Lidové noviny, článek od Martinek Jan, Machálková Jana z 16.1.2008 [cit. 2009-01-09]. Dostupné z: <http://www.lidovky.cz/mladi-lide-ochotneji-riskuji-di0-/ln_noviny.asp?c=A080116_000016_ln_noviny_sko&klic=223422&mes=080116_0>.

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek č. 1:Podíl nehod zaviněných řidiči s praxí do dvou let na celkovém počtu nehod - 10 -

Obrázek č. 2: Vývoj nehodovosti řidičů s praxí do dvou let ..... - 10 -

Obrázek č. 3: Porovnání vývoje nehodovosti řidičů s praxí do 2 let s celkovým počtem nehod.. - 11 -

Obrázek č. 4: Hlavní příčiny nehod řidičů s praxí do dvou let..... - 13 -

Obrázek č. 5: Alkohol u viníků dopravních nehod..... - 15 -

Obrázek č. 6: Vývoj nehodovosti řidičů s praxí do dvou let ve vybraných státech EU ..... - 16 -

Obrázek č. 7: Podíl alkoholu u nehod zaviněných řidiči s praxí do dvou let v roce 2008 .. - 36 -

SEZNAM TABULEK

Tabulka č. 1: Následky nehod řidičů s praxí do dvou let na zdraví osob ..... - 12 -

Tabulka č. 2:Dopravní nehody řidičů s praxí do dvou let podle příčiny ..... - 14 -

Tabulka č. 3: Vývoj nehodovosti řidičů s praxí do dvou let..... - 17 -

Tabulka č. 4:Usmrcené osoby při nehodách s účastí řidiče s praxí do dvou let ..... - 17 -

Tabulka č. 5 Řidičský průkaz na zkoušku v jednotlivých zemích EU 18

Tabulka č. 6: Přehled navrhovaných opatření pro začínající řidiče v ČR ..... - 38 -

SEZNAM PŘÍLOH

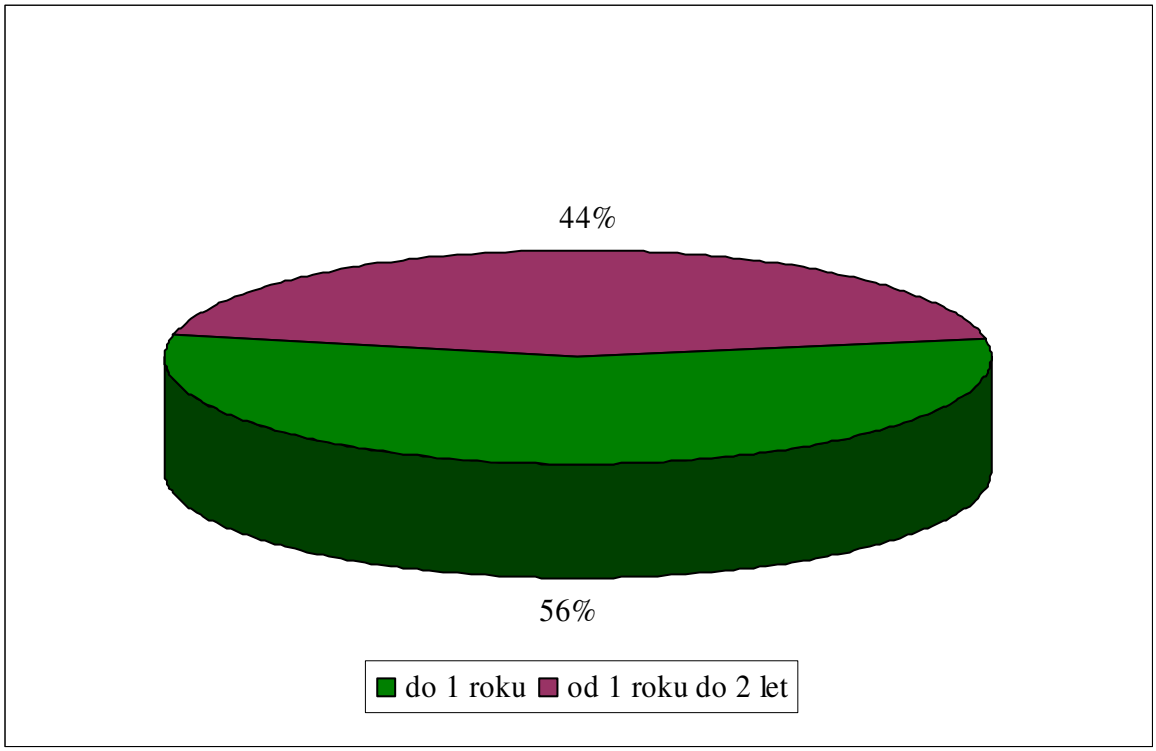
PŘÍLOHA. A – Podíl nehod řidičů s praxí do 1 roku a řidičů od 1 do 2 let v letech 1996 - 2008 ..... - 1 -

PŘÍLOHA. B – Vývoj nehodovosti řidičů s praxí do 1 roku a řidičů od 1 do 2 let v letech 1996 - 2007 ..... - 2 -

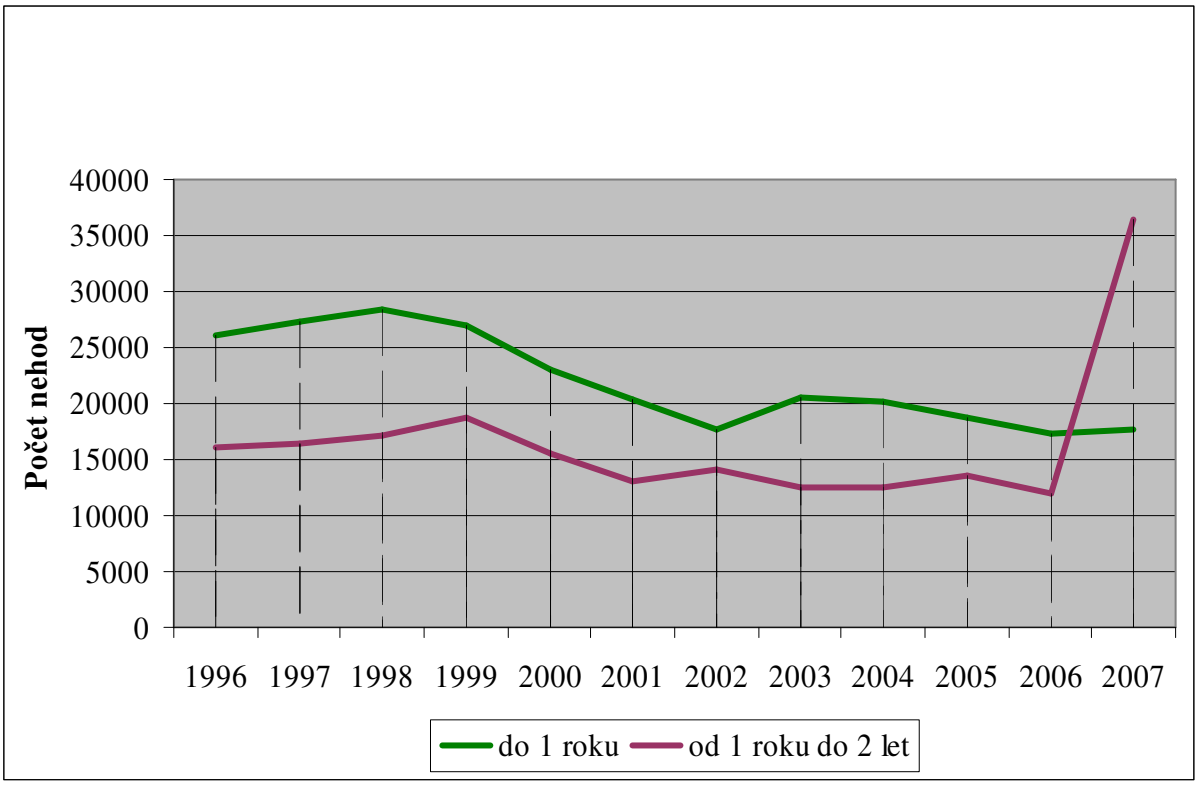
PŘÍLOHA. C – Nehody řidičů s praxí do dvou let v jednotlivých krajích v letech 1996 – říjen 2008 ..... - 3 -

PŘÍLOHA. D – Usmrcené osoby při nehodách zaviněných řidiči s praxí do dvou let v roce 2008 ..... - 4 -

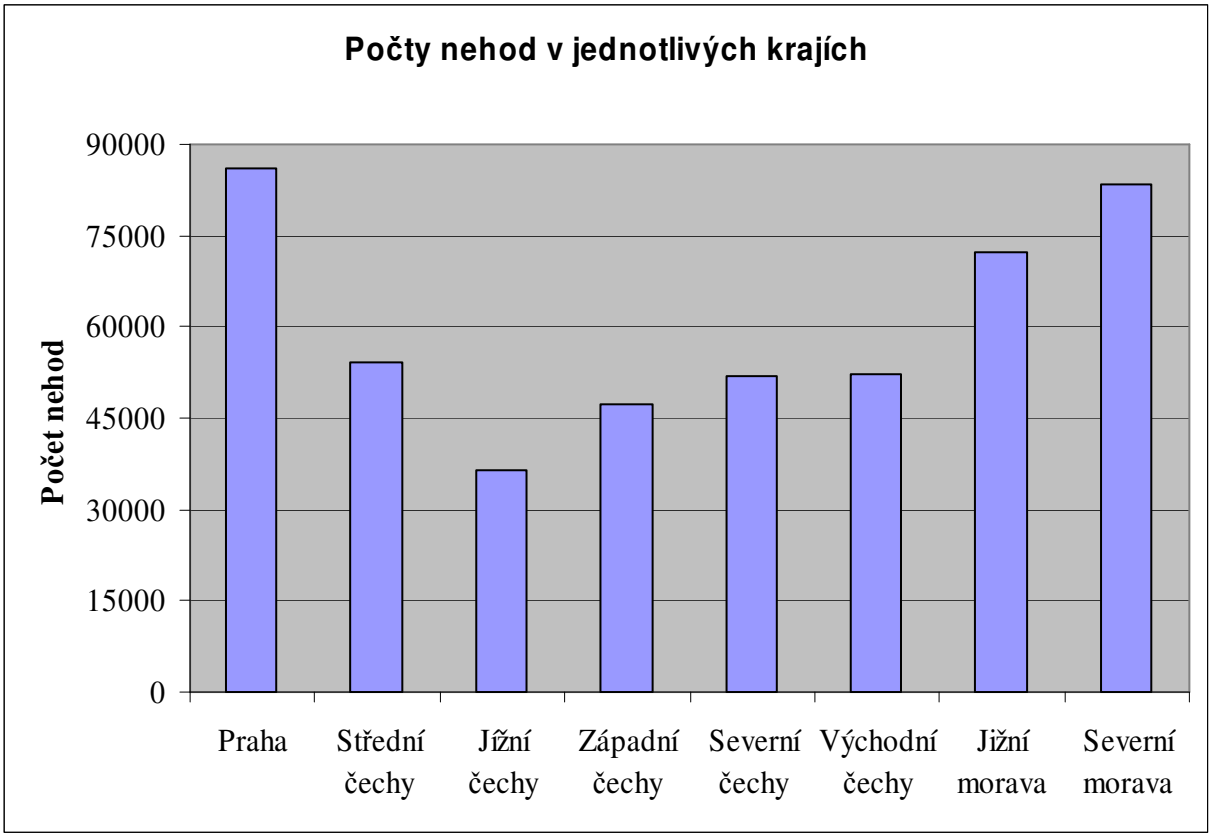
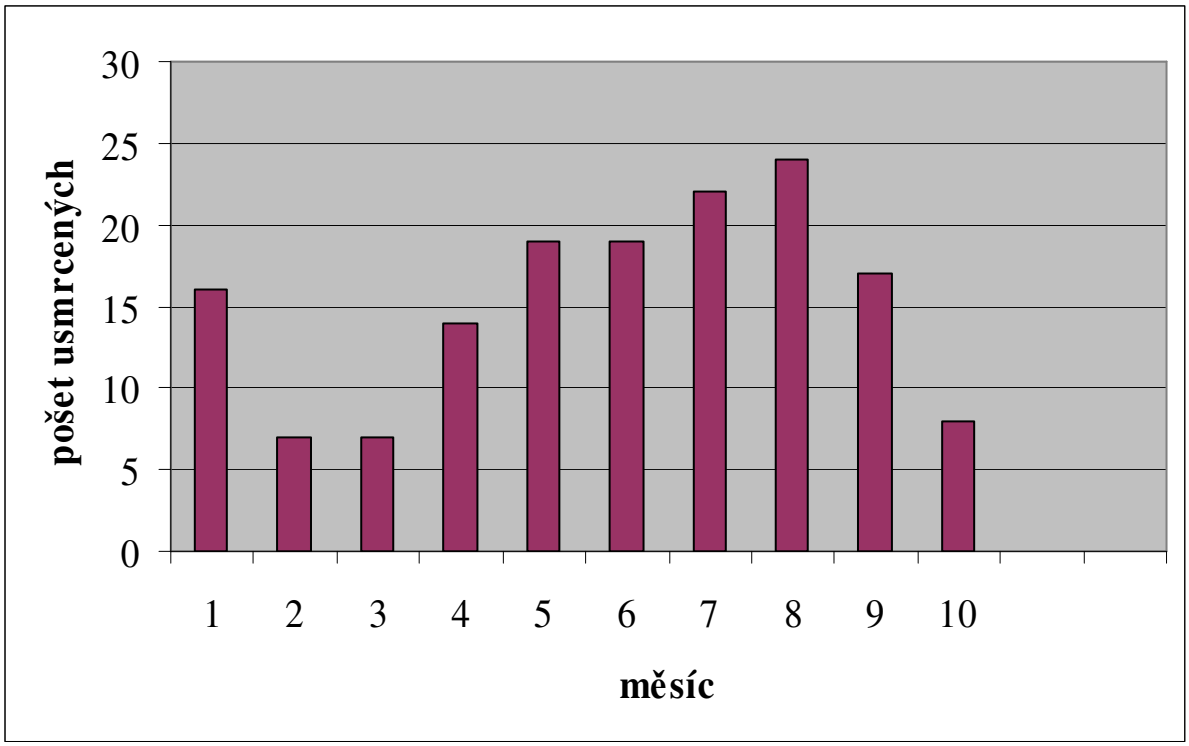
PŘÍLOHA. A – Podíl nehod řidičů s praxí do 1 roku a řidičů od 1 do 2 let v letech 1996 - 2008



PŘÍLOHA. B – Vývoj nehodovosti řidičů s praxí do 1 roku a řidičů od 1 do 2 let v letech 1996 - 2007



PŘÍLOHA. C – Nehody řidičů s praxí do dvou let v jednotlivých krajích v letech 1996 – říjen 2008



PŘÍLOHA. D – Usmrcené osoby při nehodách zaviněných řidiči s praxí do dvou let v roce 2008