

**Univerzita Pardubice  
Fakulta ekonomicko-správní**

**Zkoumání a porovnávání podmínek  
odborné způsobilosti k získání  
řidičského oprávnění**

**Petra Malá**

**Bakalářská práce**

**2010**

Univerzita Pardubice  
Fakulta ekonomicko-správní  
Akademický rok: 2009/2010

**ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE**  
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Petra MALÁ**  
Osobní číslo: **E07778**  
Studijní program: **B6202 Hospodářská politika a správa**  
Studijní obor: **Veřejná ekonomika a správa**  
Název tématu: **Zkoumání a porovnání podmínek odborné způsobilosti  
k získání řídičského oprávnění**  
Zadávající katedra: **Ústav veřejné správy a práva**

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

Pojem odborná způsobilost  
Přezkoušení odborné způsobilosti v průběhu let na území Československa a České republiky  
(od roku 1950, vývoj testů až do aplikace E-testy v roce 2008)  
Současná legislativa  
Reforma (důvod, současné modely používané v Evropě)  
Návrh možného východiska plánované legislativní změny ve vztahu k získání odborné způsobilosti za účelem vydání řídičského oprávnění.

Rozsah grafických prací: -  
Rozsah pracovní zprávy: cca 30 stran  
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

- RYBA, Jaroslav. K historii silniční dopravy na území České republiky . 1. vyd. Pardubice : Institut Jana Pernera, 2004. 182 s. ISBN 80-86530-14-0.
- SLAVÍK, Karel, SRNEC, Dobroslav. Jak získám řidičský průkaz : Podmínky pro získání, rozšíření a výměnu řidičských průkazů. 1. vyd. Praha : Naše vojsko, 1955. 88 s. Výchovná knižnice řidičů; sv. 9.
- TREYBAL, Zdeněk. Umění jezdit : Vysoká škola řidiče ; Jízda za zhoršených podmínek ; Sportovní jízda. 3. rozš. vyd. Praha : Naše vojsko, 1959. 222 s. Velká knižnice motorismu; sv. 9.
- Česko. Zákon č. 247/2000 Sb. ze dne 9. srpna 2000 o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. In Sbírka zákonů České republiky. 2000, částka 73, s. 3528-3548.

Vedoucí bakalářské práce: PhDr. Miloš Charbuský, CSc.  
Ústav veřejné správy a práva


Datum zadání bakalářské práce: 30. června 2009

Termín odevzdání bakalářské práce: 30. dubna 2010

  
doc. Ing. Renáta Myšková, Ph.D.

děkanka

L.S.

  
Ing. Robert Baťa, Ph.D.

vedoucí ústavu

V Pardubicích dne 30. června 2009



## **Prohlášení autora**

Prohlašuji:

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

Byla jsem seznámena 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 20. dubna 2010

Petra Malá

## **Poděkování**

Touto cestou děkuji všem, jež mi pomohli při vzniku této práce. Především děkuji vedoucímu mé bakalářské práce - panu PhDr. Miloši Charbuskému, CSc. za jeho pomoc při výběru tématu, odborné vedení a za cenné rady a doporučení při zpracování.

## **Anotace**

Tato bakalářská práce se zabývá vývojem podmínek k získání řidičského oprávnění na našem území od roku 1950. Zabývá se popisem právních předpisů v daném období, které se zabývají oblastí autoškolství. Dále je zde popsán systém zkoušení žadatelů o řidičské oprávnění ve vybraných evropských státech. V závěru práce je pak nastíněna možná reforma autoškolství, která je pro příští roky nezbytná.

## **Klíčová slova**

autoškola, evropské systémy zkoušek žadatelů, odborná způsobilost k řízení motorových vozidel, reforma, řidičské oprávnění, řidičský průkaz, zkoušky odborné způsobilosti

## **Title**

Research and comparison conditions of professional skills to drive motor vehicles.

## **Annotation**

This bachelor work deals with development conditions for obtaining a driving license in our country since 1950. It describes the legislation in this period, dealing with areas about driving schools. Furthermore, there is described a system of testing applicants for a license in several European countries. There is proposed the reform of driving school system in the end of this work. This reform is urgently needed for the future.

## **Keywords**

driving school, the European systems testing applicants, professional skills to drive motor vehicles, reform, driving license, proficiency tests

# Obsah

1	Úvod.....	7
2	Pojem odborná způsobilost.....	8
3	Vývoj právních předpisů od roku 1950.....	9
3.1	Zákon č. 56/1950 Sb., o provozu na veřejných silnicích.....	9
3.2	Vyhláška č. 174/1980 Sb., o provádění zkoušek z odborné způsobilosti žadatelů o řidičské oprávnění.....	10
4	Současná právní úprava .....	17
4.1	Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů a prováděcí vyhláška k tomuto zákonu č. 167/2002 Sb. ....	18
5	Současné systémy zkoušek žadatelů v Evropě .....	25
5.1	Francie .....	25
5.2	Litva.....	26
5.3	Maďarsko .....	27
5.4	Malta.....	27
5.5	Nizozemsko.....	28
5.6	Stávající systém zkoušek v České republice.....	29
6	Reforma zkoušek k získání řidičského oprávnění v ČR .....	30
7	Závěr .....	34
	Literatura.....	7
	Seznam příloh .....	9

# 1 Úvod

Ve své práci se zaměřuji na vývoj podmínek nutných k získání odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel.

V prvních kapitolách se zabývám historií autoškolení se zaměřením na závěrečné zkoušky s ohledem na vývoj v průběhu let na našem území. Domnívám se, že je v této souvislosti vhodné říci, že patříme mezi státy s nejdelší tradicí v této oblasti. Vždyť zkušební komisaři jako zkoušející žadatelů o řídičské oprávnění letos slaví 100leté výročí od jmenování prvního do této funkce na našem území!

V dalších kapitolách popisuji současnou právní úpravu podmínek k získání odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, tzn. získání řídičského oprávnění, které je později zapsáno do řídičského průkazu. Pro porovnání současného průběhu zkoušek v České republice jsem vybrala podmínky k získání řídičského oprávnění v okolních státech.

Na závěr práce se věnuji možnosti nutné reformy autoškolení. Jako podklady používám systém zkoušek v okolních státech, které odbornou způsobilost k získání řídičského oprávnění přezkušují dle stávající úpravy mnoho let nebo státy, které reformou v této oblasti prošly nedávno. Právě od těchto států můžeme převzít kvality jejich systémů přezkušování a poučit se z chyb či aplikovat pouze vybranou část, kterou lze použít pro osobitou mentalitu českého národa.

Cílem práce je navrhnout možnou reformu státní správy v oblasti dopravy, konkrétně oblasti autoškolení, a porovnat podmínky nutné k získání odborné způsobilosti v České republice a ostatních státech Evropské unie.



## 2 Pojem odborná způsobilost

S odbornou způsobilostí se setkáváme všichni téměř každý den. V dnešní době nám již celoživotní vzdělávání nepřijde zvláštní, nýbrž jej považujeme za možnost a zároveň i nutnost zvyšování kvalifikace během života.

Je mnoho profesí, kdy je k jejich výkonu nutné další pravidelné vzdělávání či postupné získání odborné způsobilosti. Známe tedy odbornou způsobilost lékaře, pracovníka bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, úředníka státní správy...

Já se budu dále zabývat odbornou způsobilostí k řízení motorových vozidel. Tato odborná způsobilost je nám, občanům, zřejmě nejbližší. Mít řidičský průkaz, tedy zapsaná řidičská oprávnění, tj. být odborně způsobilý k řízení motorových vozidel dané skupiny či podskupiny řidičského oprávnění, je dnes již téměř nutností každého občana, který splní legislativní podmínky.

Tyto podmínky se v průběhu doby měnily, upravovaly a mnohdy i zpříšňovaly. Tento trend je nutný vzhledem ke změně myšlení lidí a vůbec celkové kultury obyvatelstva. Bohužel lze konstatovat, že bychom si v dnešní době již nevystačili pouze s doporučeními tak, jak byla pravidla zapsána na počátku 19. století.

Obecně lze tedy říci, že odborně způsobilý k řízení motorových vozidel je každý, kdo se podrobí zkoušce, kterou složí s hodnocením stupněm „Prospěl“. Podmínky zkoušky se v průběhu let měnily stejně jako podmínky pro přijetí do výuky v autoškole. Této problematice se budu věnovat v následujících kapitolách.

## 3 Vývoj právních předpisů od roku 1950

### 3.1 Zákon č. 56/1950 Sb., o provozu na veřejných silnicích

Tento zákon je prvním právním předpisem, který zasahuje do vytyčeného období této práce. Z dnešního pohledu je velmi strohý – obsahuje pouze 24 ustanovení. Navazuje na něj ale velké množství prováděcích předpisů. V samotném zákoně se dozvídáme pouze, že *„motorové vozidlo smí řídit jen osoba, která obdržela povolení“ a „toto povolení obdrží jen ten, kdo je spolehlivý, prokáže odbornou způsobilost a je schopný řídit motorové vozidlo příslušného druhu“*.<sup>1</sup>

V prováděcím předpisu k tomuto zákonu se dále dozvídáme, že se žadatelova odborná způsobilost provádí zkouškou. Tu řídí krajský národní výbor. Zkoušku ze znalostí pravidel silničního provozu může provádět orgán národní bezpečnosti. Podrobnosti a obsah této zkoušky určuje zkušební řád.<sup>2</sup> Tento zkušební řád se tedy mohl lišit podle jednotlivých krajských národních výborů.

Další prováděcí předpis tuto zkoušku odborné způsobilosti konkretizuje na dílčí zkoušky v následujícím znění: *„Odborná způsobilost žadatele o řídičské oprávnění se zjišťuje zkouškou z předpisů o silničním provozu, z nauky o motorových vozidlech a z jízdy.“*<sup>3</sup>

I další prováděcí předpisy se touto problematikou zabývají pouze okrajově. Tematické plány jsou dále uveřejňovány pouze ve Věstníku ministerstva dopravy – vydání pro neželezniční dopravu. Toto platí i po dobu platnosti **vyhlášky č. 53/1965 Sb., o výcviku a dalším zvyšování odbornosti řidičů silničních motorových vozidel.**

---

<sup>1</sup> Zákon č. 56/1950, o provozu na veřejných komunikacích, § 12

<sup>2</sup> Vládní nařízení č. 11 ze dne 13. února 1951, jímž se provádí zákon o provozu na veřejných silnicích, § 54

<sup>3</sup> Vyhláška č. 87/1964 Sb., o řídičských průkazech, § 9

Domnívám se, že v této době bylo důležitější vymezit základní pravidla silničního provozu, jelikož se touto dobou velmi rozmáhal automobilismus v Československu. Následně se tato pravidla upravovala dalšími vyhláškami a vládními nařízeními z důvodu další konkretizace, specifikace dalšího vysvětlení. V rámci tohoto legislativního procesu po mnoha letech došlo i na samostatnou vyhlášku o autoškolství.

### **3.2 Vyhláška č. 174/1980 Sb., o provádění zkoušek z odborné způsobilosti žadatelů o řidičské oprávnění**

První právní předpis, který se skutečně zabývá zkouškami z odborné způsobilosti řidičů je až **vyhláška č. 174/1980 Sb., o provádění zkoušek z odborné způsobilosti žadatelů o řidičské oprávnění**, která se vztahuje ke stále platným právním předpisům z 60. let.<sup>4</sup>

Znamená to tedy, že po 27 letech byl Ministerstvem dopravy vydán předpis, na který se odkazoval na následující ustanovení vládního nařízení ze dne 7. dubna 1953 o provozu na silnicích:

*„V dohodě se zúčastněnými ministerstvy vydají k provedení tohoto nařízení:*

*b) ministerstvo dopravy*

*předpisy o organizaci výcviku řidičů motorových vozidel a o jeho podmínkách, předpisy o zajištění hospodárnosti provozu motorových vozidel a o technických podmínkách pro provoz vozidel.“<sup>5</sup>*

I když se na vydání tohoto prováděcího předpisu dlouho čekalo, je nutné říci, že byl pro další legislativní vývoj zlomový. Od této vyhlášky se již legislativně oddělují dva okruhy:

- pravidla provozu na pozemních komunikacích (pravidla silničního provozu) a
- výcvik a zdokonalování odborné způsobilosti řidičů a provádění zkoušek.

---

<sup>4</sup> Vládní nařízení č. 54 ze dne 7. dubna 1953 o provozu na silnicích a Zákonné opatření předsednictva Národního shromáždění č. 13 ze dne 12. dubna 1956, kterým se mění vládní nařízení o provozu na silnicích.

<sup>5</sup> Vládní nařízení č. 54 ze dne 7. dubna 1953, o provozu na silnicích

Tato vyhláška<sup>6</sup> již přímo konkretizuje orgány provádějící zkoušky z odborné způsobilosti, ale hlavně uvádí rozsahy jednotlivých dílčích zkoušek z odborné způsobilosti. Je tedy patrné, že zkoušky z odborné způsobilosti může provádět více subjektů:

- zkušební komisaři dopravních inspektorátů VB;
- pracovníci autoškol Svazu pro spolupráci s armádou (Svazarm); pouze však z nauky o motorových vozidlech a jejich údržbě pro skupiny A a B a z řízení motocyklu skupiny A a M.<sup>7</sup>

Z tohoto právního předpisu je konečně patrné, že zkoušky odborné způsobilosti se skládají z následujících dílčích zkoušek:

- zkouška z předpisů o silničním provozu;
- zkouška z nauky o motorových vozidlech a jejich údržbě;
- zkouška z řízení motorových vozidel.

Tyto dílčí zkoušky musí žadatel vykonat všechny, je však jedno v jakém pořadí.

O výsledku každé dílčí zkoušky je zkoušející povinen vést záznam s hodnocením „Prospěl“ či „Neprospěl“ stvrzený podpisem a razítkem dopravního inspektorátu (výcvikového zařízení Svazarm, pokud zkoušku provádí pracovník pověřený krajskou správou Sboru národní bezpečnosti).

V případě, že je žadatel z některé dílčí zkoušky hodnocen stupněm „Neprospěl“, může tuto zkoušku dvakrát opakovat a to vždy nejdříve za 7 dní ode dne konání předchozí neúspěšné zkoušky. V případě, že je i třetí zkouška hodnocena stupněm „Neprospěl“, má žadatel povinnost se znovu zúčastnit výuky nebo výcviku v rozsahu neúspěšné dílčí zkoušky. Na tuto doplňující výuku či výcvik má žadatel právo společně s dalšími zkouškami ve lhůtě jednoho roku od skončení výcviku. V případě, že nesplní tuto lhůtu, je povinen se podrobit nové výuce a výcviku v plném rozsahu.<sup>8</sup>

---

<sup>6</sup> Vyhláška č. 174/1980 Sb., o provádění zkoušek z odborné způsobilosti žadatelů o řidičské oprávnění

<sup>7</sup> Vyhláška č. 174/1980 Sb., o provádění zkoušek z odborné způsobilosti žadatelů o řidičské oprávnění, § 1, 2

<sup>8</sup> Vyhláška č. 174/1980 Sb., o provádění zkoušek z odborné způsobilosti žadatelů o řidičské oprávnění, § 4, 5

Rozsah zkoušek z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel dle tohoto právního předpisu uvádí následující tabulka:<sup>9</sup>

**Tabulka č. 1**  
**Rozsah zkoušek z odborné způsobilosti dle jednotlivých skupin řídičského oprávnění**

Skupina řídičského oprávnění	Předpisy o silničním provozu (test)	Nauka o motorových vozidlech a jejich údržbě	Provedení údržby v praxi nebo na modelu	Řízení motorového vozidla
A	1 test	1 otázka	---	min 20 minut
B	1 test	2 otázky	---	min 20 minut
C	1 test	3 otázky	2 otázky	min 20 minut
D	1 test	3 otázky	2 otázky	min 20 minut
M	1 test	---	---	min 20 minut
T	1 test	2 otázky	1 otázka	min 20 minut
A + B	1 test	2 otázky		min 20 minut sk. A min 20 minut sk. B
A + C	1 test	3 otázky	2 otázky	min 20 minut sk. A min 20 minut sk. C
A + T	1 test	2 otázky	1 otázka	min 20 minut sk. A min 20 minut sk. T
B + T	1 test	2 otázky	1 otázka	min 20 minut sk. B min 20 minut sk. T
A + B + T	1 test	2 otázky	1 otázka	min 20 minut sk. A min 20 minut sk. B min 20 minut sk. T

**Zdroj: vlastní zpracování**

Tento model přezkoušení odborné způsobilosti se zřejmě osvědčil; s menšími či většími úpravami je totiž následně aplikován v dalších právních předpisech. V dalších letech se upouští od dílčí zkoušky „provedení údržby v praxi nebo na modelu“.

<sup>9</sup> Vyhláška č. 174/1980 Sb., o provádění zkoušek z odborné způsobilosti žadatelů o řídičské oprávnění, § 12

### Zkouška z předpisů o silničním provozu

Všichni žadatelé vykonávají tuto dílčí zkoušku formou zkušebních testů. Ty jsou vykonávány písemnou formou. Pouze v případě, že žadatel o řidičské oprávnění dostatečně nebo vůbec neovládá český jazyk, lze tuto dílčí zkoušku provést s tlumočnickem, kterého si žadatel zajistí na vlastní náklady.

Na vykonání této dílčí zkoušky je stanoven čas 20 minut.

Nutný počet bodů k hodnocení stupněm „Prospěl“ ukazuje následující tabulka:

**Tabulka č. 2**  
**Bodové hodnocení testů k hodnocení stupněm „Prospěl“**

Skupina	Nutný počet bodů
A	50
B	50
C	52
D	53
M	50
T	50

**Zdroj: vlastní zpracování**

V případě, že žadatel skládá zkoušku z odborné způsobilosti za účelem řízení tramvají nebo trolejbusů, musí dosáhnout nejméně 53 bodů.<sup>10</sup>

Z této tabulky je patrné, že nároky na žadatele se dle jednotlivých skupin lišily. Domnívám se, že je skutečně oprávněné požadovat po 18letém žadateli o řidičské oprávnění skupiny A, tzn. že chce řídit motocykl, znalosti na nižší úrovni než u žadatele o řidičské oprávnění skupiny D. Zde je samozřejmostí, že tento žadatel má již větší povědomí o pravidlech silničního provozu nejen ze zákona a učebnic, ale i zkušenosti získané praxí.

---

<sup>10</sup> Vyhláška č. 174/1980 Sb., o provádění zkoušek z odborné způsobilosti žadatelů o řidičské oprávnění, § 7, 8

### Zkouška z nauky o motorových vozidlech a jejich údržbě

Tato dílčí zkouška se provádí ústně s výjimkou přezkoušení odborné způsobilosti po absolvování výuky a výcviku v autoškole Svazarmu. V tomto případě lze ústní zkoušku nahradit písemným testem.

Při této dílčí zkoušce musí žadatel prokázat základní znalosti z nauky o motorových vozidlech a jejich údržbě, u některých skupin i provedení údržby v praxi nebo na modelu vždy v závislosti na skupině řídičského oprávnění. Rozsah otázek znázorňuje Tabulka č. 1.

Pro hodnocení stupněm „Prospěl“ je nutné správně a v plném rozsahu zodpovědět všechny otázky, ze kterých se skládá tato dílčí zkouška.<sup>11</sup>

### Zkouška z řízení motorových vozidel

Tuto dílčí zkoušku vykonává žadatel dle skupin řídičského oprávnění, na které skládá zkoušky odborné způsobilosti. V případě sdružené výuky a výcviku, tzn. že požaduje více skupin řídičského oprávnění, skládá žadatel tuto dílčí zkoušku v délce minimálně 20 minut na každou skupinu zvlášť na schváleném vozidle pro danou skupinu řídičského oprávnění.

Následující tabulka uvádí, na jakém vozidle je zkouška vykonávána:

**Tabulka č. 3**

**Požadavky na vozidlo, na kterém je vykonávána zkouška**

Skupina	Požadavky na vozidlo
A	motocykl o zdvihovém objemu válců nejméně 250 cm <sup>3</sup>
B	osobní nebo dodávkové vozidlo
C	vozidlo s užitečnou hmotností nejméně 4 500 kg
D	autobus s nejméně 28 místy k sezení a délkou nejméně 7 m
T	kolový traktor s přívěsem; nejméně 2 osy a rozchod nejméně 1 m
M	malý motocykl o zdvihovém objemu válců do 50 cm <sup>3</sup>

**Zdroj: vlastní zpracování**

<sup>11</sup> Vyhláška č. 174/1980 Sb., o provádění zkoušek z odborné způsobilosti žadatelů o řídičské oprávnění, § 9



Tabulka přesně seznamuje s nutnými požadavky na vozidlo, na kterém je vykonávána zkouška. Ne vždy platí, že např. všechna vozidla skupiny C tyto podmínky splňují. Proto zákonodárci mysleli i na tyto možné problémy, které mohou vlivem těchto skutečností nastat a do vyhlášky jako nejvyššího právního předpisu tyto podmínky zakomponovali.

Tato zkouška se skládá ze dvou částí:

- *„znalost základních úkonů, zejména seřízení zpětných zrcátek, připoutání bezpečnostním pásem, rozjíždění, rozjíždění ve stoupání s použitím parkovací brzdy, brzdění a zastavení, couvání a zatáčení při couvání, zajíždění do omezeného prostoru na podélné, šikmé a kolmé stání, stání ve stoupání, u žadatelů o řídičské oprávnění skupiny A a M též řízení motorových vozidel při malé rychlosti;*
- *řízení motorového vozidla v podmínkách silničního provozu, zejména zachování správného směru jízdy, správné přejíždění v jízdnicích pruzích, správné odbočování vpravo a vlevo, zachování odpovídající vzdálenosti mezi vozidly v jednotlivých jízdnicích pruzích, dodržování pravidla přednosti v jízdě, správné předjíždění, dodržování stanovené rychlosti, používání zpětných zrcátek, včasné dávání znamení o změně směru jízdy, správná reakce na znamení (například o změně směru jízdy), dávaná jinými účastníky silničního provozu, zachování náležité opatrnosti vůči chodcům a jiným účastníkům silničního provozu, správné používání světel a jiných zařízení v motorovém vozidle.“<sup>12</sup>*

Aby mohl být žadatel hodnocen stupněm „Prospěl“, musí prokázat, že je *„schopen sledovat situaci v silničním provozu, zejména pokyny příslušníků Sboru národní bezpečnosti a jiných osob oprávněných k řízení silničního provozu, světelné signály, dopravní značky a zařízení a aby byl schopen včas, správně a bez zásahu učitele reagovat na dopravní situace a spolehlivě je řešit“.*<sup>13</sup>

Žadatel je hodnocen stupněm „Neprospěl“, pokud bezpečně nezvládá vyjmenované situace nutné pro hodnocení stupněm „Prospěl“ nebo se dopustil hrubých chyb. Dále nemůže být žadatel uznán odborně způsobilým, pokud došlo během zkoušky k zásahu do řízení ze strany učitele. V tomto případě je zkouška ukončena okamžitě.

---

<sup>12</sup> Vyhláška č. 174/1980 Sb., o provádění zkoušek z odborné způsobilosti žadatelů o řídičské oprávnění, § 10

<sup>13</sup> Vyhláška č. 174/1980 Sb., o provádění zkoušek z odborné způsobilosti žadatelů o řídičské oprávnění, § 10

Zajímavostí tohoto právního předpisu je, že se poprvé objevuje zmínka o „zádržném systému“, tehdy bezpečnostních pásích. Zřejmě vlivem rozvoje osobní dopravy a nehodovosti byla již tehdy snaha ochránit řidiče před úrazem smrtí montáží bezpečnostních pásů do nových vozidel.

O tom, že je třeba, aby řidič byl za jízdy připoután, však bylo nutné nejen mluvit, ale řidiče tomuto úkonu i naučit. Možnou příležitostí byly autoškoly. Vyhláška tedy zmiňuje při dílčí zkoušce z řízení motorových vozidel mimo jiné i to, že žadatel musí být připoután i při jízdě v obci, pokud se zkoušky skládají na vozidle, které je těmito bezpečnostními pásy vybaveno.<sup>14</sup>

V případě, že žadatel úspěšně složil všechny dílčí zkoušky stupněm „Prospěl“, byl uznán odborně způsobilým k řízení motorových vozidel a dopravní inspektorát mu vystavil řidičský průkaz.

Tato vyhláška „čekala“ na uvedení ve Sbírce zákonů téměř 30 let, jak jsem již zmínila. Účinnost nabyla dne 1. března 1981 a platila až do 31. prosince 2000, kdy nabyla účinnosti **vyhláška č. 470/2000 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů.**

Tímto právním předpisem byla zrušena i **vyhláška č. 55/1991 Sb., o výcviku a zdokonalování odborné způsobilosti řidičů silničních motorových vozidel**, která byla speciálním prováděcím předpisem k výuce a výcviku v autoškolách.

---

<sup>14</sup> Vyhláška č. 174/1980 Sb., o provádění zkoušek z odborné způsobilosti žadatelů o řidičské oprávnění, § 11

## 4 Současná právní úprava

Rok 2000 byl v oblasti silničního provozu velmi důležitý a je nutno říci, že i zlomový. V tento rok je totiž zrušen zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu) zrušen § 7 vyhlášky č. 87/1964 Sb., o řídičských průkazech, ve znění pozdějších předpisů.

Touto novou právní úpravou došlo ke zvýšení právní váhy těchto předpisů. Od roku 2001 tedy platí **zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu) a zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel**, oba ve znění pozdějších předpisů.

Další novinkou je samostatná vyhláška o dopravních značkách, tato vyhláška vyšla ve Sbírce zákonů jako **vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava řízení provozu na pozemních komunikacích**, ve znění pozdějších předpisů.

Po zmínce o této vyhlášce je třeba se zmínit i o **vyhlášce č. 31/2001 Sb., o řídičských průkazech a registru řidičů**, ve znění pozdějších předpisů.

V roce 2002 byla ve Sbírce zákonů vydána **vyhláška č. 167/2002 Sb.**, kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel.

Tato vyhláška detailněji seznamuje v HLAVĚ II se zkouškami z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. Je zde tedy patrný rozdíl oproti předchozí vyhlášce č. 174/1980 Sb., o provádění zkoušek z odborné způsobilosti žadatelů o řídičské oprávnění, která jako hlavní předpis již tyto údaje obsahovala. Došlo tu tedy k dalšímu vyčlenění konkrétních ustanovení do samostatného právního předpisu.

Domnívám se, že i tento krok byl vzhledem k častým novelám vhodný. Z legislativního procesu nejen v České republice je zřejmé, že je daleko snazší schválit změnu ve vyhlášce či jiném právním předpisu nižší váhy, než v zákoně. Problematika autoškolení je natolik žhavým tématem, že těchto novel, doplnění či úprav je velmi mnoho.

Těmito kroky byla na počátku 21. století zahájena nová etapa legislativy autoškolství v naší republice. Došlo ke zrušení právních předpisů, které platily i půl století. Navíc bylo v mnoha případech nutné dát do souladu právní předpisy ČR a ostatních evropských států, zvláště kvůli přístupu do Evropské unie.

Domnívám se, že tak došlo ke zjednodušení a zpřehlednění platných právních předpisů, které měly mnoho novel a úprav.

Tyto nové předpisy měly v roce 2000 mnoho zastánců i odpůrců. Pravdou je, že svoji velkou roli v této skutečnosti sehrála i média. Domnívám se, že kdyby hlavně televize v této době informovala širokou veřejnost objektivně, neuneseme následky tohoto jednání dodnes. Největším problémem této doby byla „absolutní přednost chodců na přechodu pro chodce“. Dlouho trvalo, než Ministerstvo dopravy sjednalo nápravu a veřejnost seznámilo se správným výkladem tohoto ustanovení.

#### **4.1 Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů a prováděcí vyhláška k tomuto zákonu č. 167/2002 Sb.**

Na tento zákon, ostatně konečně skutečně zákon, lze pohlížet jako na právní předpis, který se zabývá autoškolstvím v celém rozsahu na rozdíl od předešlých vyhlášek a nařízení. Zabývá se totiž nejen provozováním autoškol v druhé části, odbornou způsobilostí řidičů motorových vozidel v třetí části, ale zabývá se i způsobem výuky a výcviku, zkouškou odborné způsobilosti, zdokonalováním odborné způsobilosti řidičů (část čtvrtá a pátá), ale poprvé přibyla i část šestá, která se zabývá státní správou a státním odborným dozorem.

Podrobněji se zaměřím na Část třetí – odborná způsobilost řidičů motorových vozidel.

Hned v hlavě první je zcela nové ustanovení, které se týká podmínek přijetí k výuce a výcviku. Odstavec 1 tohoto paragrafu je pro tuto natolik důležitý, že si jej dovoluji citovat a následně rozebrat.

### *Podmínky přijetí k výuce a výcviku*

*(1) Výuku a výcvik k získání řídičského oprávnění může provádět výlučně provozovatel autoškoly. Provozovatel autoškoly přijme k výuce a výcviku k získání řídičského oprávnění osobu, která*

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

Vzor žádosti o řídičské oprávnění je v Příloze č. 3. Její součástí je i potvrzení lékaře o zdravotní způsobilosti žadatele tak, jak jej vyžaduje odst. d) tohoto ustanovení. V současné době je však doporučován Posudek zdravotní způsobilosti, který je v Příloze č. 5. Tento posudek se totiž váže na další právní předpisy – zákon o silničním provozu a vyhlášku č. 277/2004 Sb., o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel.

Tento zákon se o věku žadatele zmiňuje pouze v tomto ustanovení o přijetí k výuce a výcviku, podrobněji se touto problematikou zabývá zvláštní zákon, kterým je zákon o silničním provozu. Tím se dokazuje i návaznost těchto „nových zákonů“ od roku 2000. Ostatně i splnění dalších podmínek v odstavci f) je v návaznosti na zákon o silničním provozu.

Zřejmě nejdiskutovanějšími problémy tohoto ustanovení se týkají přechodného pobytu žadatele a vyslovení zákazu řízení či jiné vyslovené sankce (odst. e) a g)).

Žadatel, který úmyslně zamlčí při podpisu žádosti o řídičské oprávnění skutečnost, že je ve výkonu sankce zákazu řízení motorových vozidel za správní delikt nebo v trestu zákazu řízení motorových vozidel za trestný čin, dopouští se maření výkonu uložené sankce. Tímto problémem se více zabývá i kolektiv autorů JUDr. Pavel Bušta, JUDr. Jan Kněžínek ve své publikaci.<sup>16</sup> Autoři se ve svém výkladu zabývají nejen samotným žadatelem, ale i učitelem autoškoly. Zamýšlí se nad tím, že „*ten, kdo by takovému žadateli při maření výkonu úředního*

<sup>15</sup> Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel ve znění pozdějších předpisů, § 13

<sup>16</sup> BUŠTA, Pavel; KNĚŽÍNEK, Jan. *Zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel : s komentářem*. Praha : Lenka Buštová - VENICE MUSIC PRODUCTION, 2007. 132 s. ISBN 978-80-902948-4-4.

*rozhodnutí úmyslně pomohl, respektive úmyslně spáchání takového činu umožnil či usnadnil, bude potrestán jako pomocník, tj. účastník trestného činu.*“ Problém tímto však není zcela vyřešen. Před novelizací tohoto zákona měl žadatel povinnost předložit společně s žádostí o řidičské oprávnění i výpis z karty řidiče. V současné době se musí provozovatel autoškoly „spokojit“ s čestným prohlášením žadatele.

Nejdůležitější pasáží tohoto zákona vzhledem k zadanému tématu práce je zcela jistě Část čtvrtá – Zkoušky odborné způsobilosti žadatelů o řidičská oprávnění.

Nejdříve jsou rozebírány samotné podmínky zkoušek, tedy kdo je oprávněn žadatele o řidičská oprávnění zkoušet – stále je to zkušební komisař, jehož výkon funkce zmiňovala i Vyhláška č. 174/1980 Sb., o provádění zkoušek z odborné způsobilosti žadatelů o řidičské oprávnění. Tehdy to byl však zkušební komisař dopravních inspektorátů VB, později okresních úřadů, dnes obcí s rozšířenou působností.

Co se týká samotné zkoušky z odborné způsobilosti, lze konstatovat, že se mnohé od předešlé právní úpravy nezměnilo.

Rozsah zkoušek z odborné způsobilosti uvádím v následující tabulce:

**Tabulka č. 4**

**Rozsah zkoušek z odborné způsobilosti dle jednotlivých skupin řidičského oprávnění**

Skupina, podskupina řidičského oprávnění	Předpisy o provozu na pozemních komunikacích (test)	Ovládání a údržba vozidla	Praktická jízda s výcvikovým vozidlem
AM	1 test	---	minimálně 10 + 20minut
A, A1, B1	1 test	1 otázka	minimálně 10 + 20 minut
T, B, B+E	1 test	2 otázky	minimálně 10 + 20 minut
C, C+E, C1, C1+E	1 test	3 otázky	minimálně 10 + 35 minut
D, D+E, D1, D1+E	1 test	4 otázky	minimálně 10 + 35 minut

**Zdroj: vlastní zpracování**

Již na první pohled je patrné, že byly zavedeny nové podskupiny řidičského oprávnění pro sjednocení legislativy s Evropskou unií; neznáme tedy „jen“ skupiny AM, A, B, C, D, B+E, C+E, D+E a národní AM a T, ale nově i podskupiny B1, C1, D1, C1+E a D1+E.

Bližší specifikaci jednotlivých skupin a podskupin lze opět najít v zákoně o silničním provozu, konkrétně § 80.

Oproti předešlé vyhlášce žadatel již neskládá zkoušku z provedení údržby v praxi nebo na modelu. Domnívám se, že je to postup správný a zcela logický vzhledem k vývoji konstrukce vozidel. Do budoucna se dokonce uvažuje o tom, že i dílčí zkouška z ovládání a údržby vozidla bude zcela vypuštěna.

V tabulce není uveden rozsah všech zkoušek sdružené výuky a výcviku, tzn. že žadatel žádá o získání více skupin či podskupin řídičského oprávnění. Je to z důvodu daleko větší škály těchto rozsahů. Platí však, že žadatel skládá zkoušku 1 testem a všechny ostatní dílčí zkoušky v rozsahu pro každou skupinu či podskupinu zvlášť. Při zkoušce z ovládání a údržby vozidla se otázky stanovené pro jednotlivé skupiny a podskupiny řídičského oprávnění sčítají, stejně jako zkouška z praktické jízdy se provádí na všech druzích vozidel.<sup>17</sup>

Domnívám se, že je v další části vhodné zmínit rozdíly jednotlivých dílčích zkoušek oproti vyhlášce č. 174/1980 Sb., o provádění zkoušek z odborné způsobilosti žadatelů o řídičské oprávnění.

#### Zkouška z předpisů na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy

Současně se zákonem č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel byl zaveden i nový způsob přezkoušení žadatelů testem. Již neplatila skutečnost, že je správná právě jedna z možných odpovědí. Žadatel byl při testu nucen dávat věci do souvislostí, jelikož správných odpovědí u testové otázky mohlo být více (1–4). Možná vzhledem k této skutečnosti byla doba této zkoušky prodloužena z 20 na 30 minut. Tyto testy byly stále papírové, avšak v pozměněné grafické úpravě. Tento rozdíl je patrný v Příloze č. 2.

Od 1. července 2006 byl zaveden zcela nový systém této zkoušky. Opět se v otázce vracíme pouze k jedné správné odpovědi, avšak zkouška je prováděna pomocí výpočetní techniky.

---

<sup>17</sup> Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel ve znění pozdějších předpisů, § 44



Na vykonání zkoušky má žadatel stále 30 minut, avšak v případě, že žadatel lékařsky doloží, že trpí poruchou dyslexie či dysgrafie, je mu tato doba prodloužena na dvojnásobek.<sup>18</sup> Příklad vygenerovaného testu je opět v Příloze č. 2.

Na rozdíl od tabulky č. 2 - Bodové hodnocení testů k hodnocení stupněm „Prospěl“ je tato část značně zjednodušená. Žadatel prospěje v případě, že z testu získá minimálně 43 bodů (z 50 možných) bez ohledu na skupinu řidičského oprávnění.<sup>19</sup> Testové otázky jsou totiž generovány náhodným výběrem ze všech zkušebních otázek v závislosti na požadované skupině řidičského oprávnění.<sup>20</sup>

#### Zkouška ze znalostí ovládání a údržby vozidla

Od žadatelů není požadováno praktické provedení zkoušky.

Tuto zkoušku již není možné skládat testem, ale provádí se ústně u modelů nebo výcvikového vozidla.<sup>21</sup>

Počet otázek, které je nutné správně odpovědět, aby byl žadatel hodnocen stupněm „Prospěl“ uvádí Tabulka č. 4. V Příloze č. 6 uvádím úplné znění otázek ke zkoušce z ovládání a údržby vozidla tak, jak je uvádí Příloha č. 6 Vyhlášky č. 167/2002 Sb.

#### Zkouška z praktické jízdy

Již v předešlé vyhlášce byla tato zkouška rozdělena do dvou částí. Tato skutečnost byla přenesena i do nového zákona. Významně se nezměnily ani požadavky na obě části, tedy to, co je žadatel v první či druhé části prokázat, aby mohl být hodnocen stupněm „Prospěl“. Nově je v závislosti na obě části rozdělen i čas této zkoušky, což je patrné z Tabulky č. 4.

---

<sup>18</sup> Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel ve znění pozdějších předpisů, § 40

<sup>19</sup> Vyhláška č. 167/2002 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti řidičů k řízení motorových vozidel ve znění pozdějších předpisů, § 17

<sup>20</sup> Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel ve znění pozdějších předpisů, § 40

<sup>21</sup> Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel ve znění pozdějších předpisů, § 41

Důležitou novinkou, kterou přináší tento zákon, je **zpoplatnění zkoušky odborné způsobilosti** od 1. července 2006. Tato skutečnost nastala zákonem č. 411/2005 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb. ve znění pozdějších předpisů, č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 247/2000 Sb., a některé další zákony.

Žadatel o řidičské oprávnění je povinen zaplatit obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností, u kterého bude zkoušku skládat (podle místní příslušnosti provozovatele autoškoly, která žadatele ke zkoušce předvádí), částku 700 Kč za tuto zkoušku.<sup>22</sup>

V případě, že žadatel neprospěl z některé dílčí zkoušky, účastní se opakované zkoušky ve lhůtě 6 měsíců ode dne zahájení zkoušek, nejdříve však za 5 pracovních dní od této neúspěšné zkoušky.<sup>23</sup> Na rozdíl od předchozí právní úpravy má tedy žadatel více možností na opravy.

I tyto opakované zkoušky jsou zpoplatněny, a to ve výši:

- předpisy o provozu na pozemních komunikacích – 100 Kč;
- ovládání a údržba vozidla – 200 Kč;
- praktická jízda – 400 Kč.

Zkoušky žadatelů o řidičská oprávnění provádí v současné době obecní úřad obce s rozšířenou působností, resp. zkušební komisař, který je zaměstnancem tohoto úřadu. Na této skutečnosti se téměř nic nezměnilo v průběhu 100 let. Až na výjimky totiž zkoušky skutečně vykonávali zkušební komisaři. Je pravda, že dokonce pod kompetencemi různých ministerstev. Do roku 2000 vykonávali zkoušky žadatelů o řidičská oprávnění policisté pod Ministerstvem vnitra, od této doby do současnosti zaměstnanci obecních úřadů – resort Ministerstva dopravy.

Toto je skutečnost, která je ne zřejmě nejdiskutovanějším tématem zkoušek odborné způsobilosti řidičů v současné době. Zkušební komisař totiž vykonává svoji funkci jako přenesenou působnost státní správy, ale pracuje pro obecní úřad obce, která vykonává samosprávu.

---

<sup>22</sup> Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel ve znění pozdějších předpisů, § 39a

<sup>23</sup> Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel ve znění pozdějších předpisů, § 39

Domnívám se, že podmínky pro získání odborné způsobilosti řidičů jsou v České republice na obdobné úrovni jako v ostatních státech Evropské unie. Každý stát sice pohlíží na autoškolení z jiného pohledu, ale zkoušky pro získání řidičského oprávnění musí žadatel skládat ve všech státech v podobném rozsahu. Je to i důsledek implementace Směrnice EU do právních úprav jednotlivých členských států.

## 5 Současné systémy zkoušek žadatelů v Evropě

V Evropě existuje několik takových modelů, z kterých je možno se pro tuto reformu inspirovat. Většina z nich využívá tzv. zkušebních center, kdy žadatele o řidičské oprávnění přezkoušuje zkušební komisař jako zaměstnanec organizace, která tyto zkoušky provádí.

Studii těchto různých systémů v Evropě se zabýval za společnost AZIN CZ společnost s r. o. Bc. Roman Budský. Z vypracovaného projektu TWIST<sup>24</sup> uvádím příklady některých států a jejich řešení zkoušek k získání odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel.

### 5.1 Francie

Zkoušky žadatelů o řidičské oprávnění se provádí ve zkušebním centru.

Rozlišují se dva typy těchto zkušebních center. V **hlavním zkušebním centru** je alespoň 1 zkušební komisař. Pro skupinu B jsou rozmělněny po celé republice v celkovém množství 352, dalších 20 je pro skupiny A, A1, C, D a E. V **pobočných zkušebních centrech** je alespoň jeden komisař ze zkušebního centra hlavního. Jejich počet je ještě vyšší – 476 pro skupinu B a 215 pro skupiny A, A1, C, D a E.

Důležité je zázemí centra a jeho vybavenost. Pokud v místě pobočného zkušebního centra není vhodný přístřešek ani přijímací místnost, je nutné toto zabezpečit.

Největší důraz je kladen na umístění tohoto zkušebního místa nejen vzhledem k dostupnosti, ale hlavně k samotným požadavkům na praktickou zkoušku, kdy je nutné, aby v blízkosti byl nájezd na dálnici nebo rychlostní komunikaci, bylo poblíž silnice a zároveň poblíž obydleného území.

---

<sup>24</sup> BUDSKÝ, Roman. *Projekt TWIST : Přehled systémů přípravy a přezkušování řidičů, přípravy mládeže v oblasti bezpečnosti silničního provozu a sankčně motivačního prostředí v evropských zemích*. 1. Praha : AZIN CZ s. r. o., 02/2008. 278 s. ISBN 978-80-254-1231-2.

## 5.2 Litva

Žadatel po ukončení výuky a výcviku v autoškole obdrží osvědčení, na jehož základě se může přihlásit na zkoušky. Ty provádí **zkušební organizace REGITRA**. Tato organizace se zabývá nejen zkouškami žadatelů o řidičské oprávnění, na základě kterých pak vydává i samotný řidičský průkaz, ale i registrací motorových vozidel.

Jde o organizaci státní, spadající pod ministerstvo vnitra. V zemi má 10 zkušebních center a některá další detašovaná pracoviště.

Na místo zkoušky je kladen velký důraz vzhledem k tomu, že v prostorách zkušební organizace probíhá nejen zkouška teoretická, ale i praktická. Je proto nutné, aby každé zkušební centrum mělo kromě administrativní budovy i vlastní autocvičiště.

**Teoretická zkouška** probíhá pomocí výpočetní techniky na učebně.

**Praktická zkouška** probíhá na vozidle, které přistaví zkušební organizace – vozidla jsou v jejím vlastnictví. Je tedy nutné, aby každé zkušební centrum mělo k dispozici vozidla vhodná pro zkoušky žadatelů všech skupin a podskupin.

Ve vozidle je během zkoušky žadatel a zkušební komisař. K zaručení objektivit zkoušek se postupně zavádí do vozidel instalace záznamového zařízení, které monitoruje nejen situaci uvnitř vozidla, ale i vně.

Zkoušky žadatelů jsou zpoplatněny.

Zvláštěností je, že v současné době probíhá hodnocení jednotlivých autoškol, ve kterých žadatel absolvoval výuku a výcvik. Na základě získaných statistických údajů o úspěšnosti žadatelů jsou autoškoly hodnoceny. V případě nevyhovujících výsledků bude možné přistoupit i k odnětí jejich registrace.

### 5.3 Mad'arsko

Zkoušky se zpravidla konají **ve zkušebních centrech**, kterých je v zemi celkem 28. V těchto centrech musí být zahájena a ukončena praktická zkouška. Zkouška teoretická smí být vykonána i v autoškole.

Zkouška se skládá ze tří částí:

- zkouška z teorie;
- zkouška z ovládání vozidla na autocvišti;
- zkouška z praktické jízdy v provozu.

Jednotlivé části na sebe chronologicky navazují. Až po úspěšné zkoušce z teorie může být přistoupeno k praktickému výcviku, který je zakončen zkouškou z ovládání vozidla na autocvišti. Po zvládnutí této zkoušky s vyloučením ostatních účastníků provozu následuje výcvik v provozu také zakončený zkouškou.

Žadatel o řidičské oprávnění má na zkoušku jeden řádný a tři opravné termíny. Tuto zkoušku však musí absolvovat do dvou let od zahájení výcviku.

Zvláštností je, že právní odpovědnost za následky vzniklé při zaviněné dopravní nehody má žadatel.

### 5.4 Malta

Žadatel při zahájení výuky a výcviku zpravidla v autoškole žádá o povolení absolvovat jízdy. Po doložení zdravotní způsobilosti, kterou mu na příslušný formulář vystaví lékař, mu je za poplatek 10 Lm (Lm = maltská lira) vystaveno **povolení**, které musí mít při jízdách u sebe. Pokud do 6 měsíců od vystavení tohoto potvrzení žadatel úspěšně neabsolvuje zkoušku, žádá o prodloužení tohoto povolení (bezplatně). Pokud v této lhůtě alespoň nepožádá o prodloužení platnosti, je třeba znovu žádat o povolení nové a to opět za poplatek 10 Lm.

Zkoušky se konají **ve zkušebním centru**, které je jedno v zemi.

**Teoretická zkouška** se koná za pomoci výpočetní techniky přímo ve zkušebním centru. V případě, že sám nezvládá ovládání tohoto zařízení, lze žadateli za tímto účelem přidělit asistenta.

V případě neúspěšné zkoušky lze zkoušku opakovat, nejdříve však po 3 pracovních dnech. Na úspěšně složenou teoretickou zkoušku navazuje zkouška praktická.

**Praktická zkouška** se skládá nejen z vlastní jízdy, ale žadateli jsou pokládány i otázky týkající se technické stánky vozidel v souvislosti s bezpečností provozu.

V případě, že žadatel neprospěje z praktické zkoušky (bez teoretické zkoušky nemůže být k praktické připuštěn), lze tuto za poplatek 10 Lm absolvovat znovu.

Po úspěšném absolvování celé zkoušky je vystaven řidičský průkaz na zkoušku – tříletá lhůta.

## 5.5 Nizozemsko

Žadatele zkouší **organizace CBR** ve svých **zkušebních centrech**. Těchto center je 32 pro zkoušku teoretickou a 55 pro zkoušku praktickou. Na zkušební centra je kladen zvláštní důraz, musí splňovat obdobná kritéria jako ve Francii, tzn. nájezd na dálnici, silnici a vjezd do obytného pásma. Zároveň musí být přístupné a pro všechny žadatele musí být splněna podmínka max 30 km od bydliště.

**Výcvik ukončený zkouškou** se skládá ze 4 částí, které na sebe navazují:

- základní test – žadatel prokazuje komisaři CBR, že technicky zvládá vozidlo (kontrola vozidla před jízdou a po jízdě, parkování, rozjezdy a další jednoduché dopravní situace);
- teoretický test – zkouší se na výpočetní technice ve zkušebním centru CBR; dělí se na dvě části: vlastní předpisy a situační chování (co uděláte, když...);
- průběžné hodnocení – v poslední třetině praktického výcviku hodnotí žadatele učitel autoškoly; nejde pouze o hodnocení „Prospěl“/„Neprospěl“, ale hodnotí jeho schopnosti a dovednosti, na základě kterých jej doporučí do poslední fáze výcviku (na přání žáka jej může hodnotit komisař CBR);
- závěrečná zkouška – jde o náročnou jízdní zkoušku, kdy se zkouší typické dopravní situace v provozu; komisař CBR při této zkoušce klade důraz hlavně na osobnostní rysy žadatele.



Tato postupná zkouška je pro žadatele velmi náročná - požaduje sice méně scholastických znalostí, ale klade důraz na praktické dovednosti žadatele a samostatnost. Zároveň pro složení další postupné zkoušky je nutné úspěšně zvládnout zkoušku předešlou.

Celá zkouška je zpoplatněna. Cena se odvíjí od požadované skupiny řidičského oprávnění takto:

- teoretická zkouška 29,80 EURO
- praktická zkouška
  - skupina A (autocvičiště) 40,75 EURO
  - skupina A 95,85 EURO
  - skupina B 83,15 EURO
  - skupina C 129,10 EURO
  - skupina D 129,10 EURO.

Zároveň je nutné, aby si žadatel zajistil u lékaře CBR lékařské potvrzení, za které zaplatí 19,00 EURO.

## **5.6 Stávající systém zkoušek v České republice**

Po absolvování povinného rozsahu teoretické výuky i praktických jízd předvádí autoškola žadatele na zkoušku k získání řidičského oprávnění obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností, který pověří vykonáním těchto zkoušek zkušebnímu komisaři, který je s touto obcí v pracovně-právním poměru.

Zpoplatněná zkouška se skládá ze tří částí:

- teoretická část – test;
- ovládání a údržba vozidla;
- praktická jízda.

Systém samotné zkoušky je obdobou systému, který funguje v evropských zemích.

Pro budoucnost je nezbytně nutné reformovat oblast autoškolství tak, aby se přenesená působnost státní správy, tj. zkoušky žadatelů o řidičské oprávnění, odpoutala od samosprávy. Samotnou možností reformy zkoušek odborné způsobilosti žadatelů v ČR se zabývám v následující kapitole.

## 6 Reforma zkoušek k získání řidičského oprávnění v ČR

Z různých systémů zkoušek k získání odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel platných nejen v Evropě vyplývá, že přestává být kladen důraz na výuku v autoškole.

Domnívám se, že právě v tuto dobu je vhodný čas na reformu autoškolství v naší republice. Poslední dobou se dost často do médií dostávají informace o tom, jak probíhá, resp. neprobíhá výuka v autoškole, že si žáci „stěžují“ na chování učitelů, jak si lze řidičský průkaz koupit. Proč se tedy nezamyslet nad nutností povinné výuky v autoškolách?

V tomto ohledu je zajímavý model ve Švédsku, kdy žadatel před zkouškami z odborné způsobilosti k získání řidičského oprávnění dokládá osvědčení o absolvování povinných předmětů, nikoli však jejich rozsahu. Je tedy na každém žadateli, aby uznal, kolik hodin potřebuje věnovat které problematice tak, aby byl na zkoušky připraven.

Při tomto přehodnocení by nedocházelo k jevu, kdy jsou žadateli autoškolou podvodně dopisovány odučené hodiny; kolikrát i se souhlasem samotného žadatele. K čemu pak dochází? Majitel autoškoly se bezdůvodně obohacuje, přijímá peníze za službu, kterou nevykoná. Žadatel je naopak spokojený, zaplatí i za to, že se výuky v autoškole nemusí zúčastnit. Bohužel dnešní doba nás nutí i k takovému věci. Upustíme tedy od povinné výuky, nechme na žadatelích, ať o svých penězích rozhodnou sami. Věřím, že tímto krokem dojde přirozeným vývojem k tomu, že se oddělí kvalitní autoškoly od těch nekvalitních!

Následná zkouška, na kterou by se žadatel přihlásil u zkušební organizace, by mohla vycházet z kombinace Maďarského a Nizozemského modelu. Nejprve je však nutné blíže specifikovat zkušební organizaci.

Stávající systém se zdá pro Českou republiku nevyhovující. Je však nutné, aby touto organizací zůstala organizace veřejné sféry; nejlépe organizace přímo řízená ministerstvem dopravy jako nadřízeným orgánem. Domnívám se, že za stávajících podmínek není vhodné, aby tuto zvlášť důležitou odbornou práci zaštiťovala organizace soukromá, která má většinou jako hlavní cíl vytyčeno zvyšování zisku.

Současná roztržičnost, kdy zkoušky vedou zkušební komisaři na každé obci s rozšířenou působností, kterých je v ČR v současnosti 205, vedou k tomu, že zkoušky k získání odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel nejsou všude stejně náročné. Je nejen složité metodicky řídit tolik „pracovišť“, ale ani podmínky kladené na zkoušku z praktické jízdy v jednotlivých obcích nejsou totožné.

Maďarsko, které je rozlohou obdobně velké jako ČR, využívá pro zkoušky žadatelů o řidičské oprávnění 28 zkušebních center. Nizozemsko rozlišuje zkušební centra pro zkoušku teoretickou a praktickou. I tak je jejich počet dohromady 87, tedy téměř 2,5x méně než je stávající stav v ČR.

Rozdělení zkušebních center na teoretickou a praktickou zkoušku považují za velmi vhodné vzhledem k nutnosti jejich vybavení. Zkušební centra **pro teoretickou zkoušku** by byla povinně vybavena počítačovou technikou a další technikou pro odhalování případného protiprávního jednání, např. kamerový systém. Na komisaře pracující v tomto zkušebním centru by samozřejmě mohly být kladeny nižší nároky než na komisaře v centru pro praktickou zkoušku.

Tato skutečnost vyplývá z toho, že žadatelé skládají teoretickou zkoušku pomocí výpočetní techniky, která současně daný test i vyhodnotí. Z tohoto pohledu se mi stávající systém testování teoretických znalostí žadatelů zdá jako vhodný, ponechala bych jej. Při další tvorbě testových otázek je, myslím, nejen zajímavá, ale i důležitá myšlenka reformy v Nizozemsku: klást důraz na praktické znalosti a dovednosti i v teoretické zkoušce, než zkoušet přesnou citaci zákona či bazírovat na slovních spojeních.

Z tohoto důvodu by v hierarchii zkušebních center mohla být centra pro teoretickou zkoušku považována za podřízená zkušebním centrům pro praktickou zkoušku. Vzhledem k této skutečnosti by bylo vhodné zkušebním komisařům poskytnout kariérní postup z centra teoretické zkoušky **do centra pro zkoušku praktickou**. Zde by byly kladeny vyšší nároky nejen na vybavenost centra po materiální stránce, ale hlavně na zkušební komisaře. Měli působit hlavně komisaři s delší praxí, tzn. ti, kdo mají oprávnění přezkušovat žadatele na jakoukoli skupinu řidičského oprávnění. Domnívám se totiž, že je vhodné postupně rozšiřovat oprávnění pro přezkušování žadatelů, kteří chtějí získat řidičské oprávnění na „vyšší skupiny“ (C, D).

Tato centra praktické zkoušky by musela splňovat náročné požadavky nejen na samotné komisaře. Jejich technické zázemí nelze popsat jen jako počítačovou učebnu a kancelář. Je nutno vycházet ze skutečnosti, že vedle samotné administrativní budovy by bylo nezbytné, aby součástí tohoto areálu bylo i **autocvičiště**, kde by komisař v první fázi samotné praktické zkoušky vyzkoušel žadatele z ovládání daného typu vozidla. Žadatel by předvedl, že umí bezpečně ovládat vozidlo po technické stránce – ovládání jednotlivých ovladačů a sdělovačů, seřízení sedačky řidiče, volantu, stejně jako další základní obsluha vozidla – výměna kola, dolití provozních kapalin. Tímto způsobem by byla vykonána zkouška z praktické údržby vozidla, která v současné době probíhá v podobě odpovědí na předem známé otázky, popř. ukázání dané problematiky na vozidle či modelu.

Po složení této dílčí praktické zkoušky by žadatel skládal zkoušku ze základních manévrů a dovedností – rozjezd vozidla, slalom, parkování. Tato část zkoušky je důležitá pro komisaře, kdy pozná, jak žadatel ovládá vozidlo a zda jej může pustit mezi další účastníky provozu přímo na komunikaci.

Pro hodnocení každé zkoušky považuji za vhodné umístit do každého zkušebního vozidla, které je ve vlastnictví zkušebního centra, systém monitorování nejen situace ve vozidle, ale hlavně vně vozidla, tedy konkrétní dopravní situace, do které se žadatel dostal, a kterou musel sám okamžitě vyhodnotit.

Jestliže by komisař vyhodnotil tuto první část zkoušky z praktické jízdy jako vyhovující, mohl by žadatel postoupit k závěrečné zkoušce v provozu. Její stávající legislativní podoba, zdá se být v pořádku. Nároky na žadatele jsou tak vysoké, aby prokázal, že dané vozidlo umí ovládat, zároveň umí sám vyhodnotit danou často i krizovou situaci, a zároveň se projevil jako řidič s ohledem na své charakterové vlastnosti.

Za vhodné a motivační považuji **zpoplatnění závěrečných zkoušek**. Domnívám se, že se dokonce tento systém zavedený v roce 2006 osvědčil. Dokonce si myslím, že by poplatky za zkoušku mohly být vyšší vzhledem k navrhované skutečnosti upustit od rozsahu povinné výuky v autoškole.

Po prostudování různých systémů přezkušování žadatelů o řidičské oprávnění shledávám velmi vhodné považovat **závěrečné zkoušky za postupové**. Jednotlivé části zkoušky by na sebe navazovaly tak, že žadatel by se mohl zúčastnit další až po úspěšném složení zkoušky předchozí s tím, že zkouška na autocvičišti by mohla být považována za jeden celek.

Vzhledem k této skutečnosti považují za nutnost vymezit přesný počet možných opakovaných zkoušek z každé části. V případě, že by žadatel nesplnil danou zkoušku v počtu daných možností, měl by povinnost se danou problematiku znovu doučit v autoškole a absolvovat celou závěrečnou zkoušku ve všech postupových částech znovu.

Vzhledem k této skutečnosti by závěrečnou náročnou praktickou zkoušku v provozu zvládli pouze ti uchazeči o řidičské oprávnění, kteří mají nejen teoretické znalosti, ale hlavně praktické dovednosti a umí bezpečně ovládat daný typ vozidla, které chtějí následně řídit.

Tím by do provozu vstupovali již skuteční řidiči a ne ti, kteří řidičský průkaz považují jen za prestiž.

Jako další podnět k zamyšlení uvádím **řidičský průkaz na zkoušku**. Tento podmíněný řidičský průkaz využívá mnoho států. Možností, jak jej omezit je mnoho. Žadatel zpravidla po úspěšně složené závěrečné zkoušce získává řidičský průkaz s časově omezenou platností či zvýrazněnou dobou, po kterou je ve zkušební lhůtě. V případě, že po tuto dobu nespáchá žádný závažný přestupek, je obvykle řidičský průkaz považován za definitivní s již s neomezenou dobou platnosti k řízení dané skupiny řidičského oprávnění za podmínky, že žadatel dodrží všechny podmínky nutné pro jeho získání (zdravotní způsobilost atp.). Pokud se řidič v této, většinou roční, lhůtě dopustí závažného přestupku (překročení nejvyšší povolené rychlosti, řízení pod vlivem alkoholu...), je povinen se podrobit dalšímu přezkoušení a je mu znovu vyměřena lhůta podmíněného řidičského oprávnění

Některé státy dokonce přistupují ke speciálnímu označení vozidel, která řídí řidiči v této zkušební době.

## 7 Závěr

V úvodu práce jsem se zabývala vývojem podmínek k získání odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel od roku 1950. Domnívám se, že lze konstatovat, že se tyto podmínky v průběhu let výrazně neměnily, docházelo ale k jejich zpřesňování a uvádění do právních předpisů vyšší vážnosti. Na původní vládní nařízení a vyhlášky navázal v roce 2000 zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti řidičů, který je součástí bloku zákonů, které se zabývají pravidly silničního provozu.

Následovala pasáž o platné legislativě upravující autoškolství, konkrétně podmínky nutné k získání řidičského oprávnění. Z této skutečnosti vyplývá nutnost reformy této oblasti. Touto reformou jsem se zabývala v poslední části této práce. Vycházela jsem z modelů přípravy řidičů a jejich přezkušování v různých evropských státech. Některé zajímavé modely, které se osvědčily a které by, dle mého názoru, šlo aplikovat i na našem území, jsem přímo uvedla.

V poslední a nejdůležitější části jsem se pokusila navrhnout možnou reformu v České republice. Je to již mnoho let diskutované a žhavé téma pro všechny, kdo se v této oblasti pohybují – učitelé autoškol, zkušební komisaři, ale i veškerá veřejnost, jelikož většina z nás dnes již z nutnosti alespoň jednou skládala zkoušky z odborné způsobilosti k získání řidičského oprávnění.

Při návrhu této reformy jsem vycházela modelů některých evropských států, které se využívají při zkouškách odborné způsobilosti k získání řidičského oprávnění. Snažila jsem se vždy aplikovat tu část metody daného státu, která by se v našich podmínkách mohla uplatnit a hlavně by vedla k zvýšení efektivity autoškolství na našem území.

Konkrétně ve svém návrhu i pro naši republiku aplikuji trend upuštění od výuky v autoškole, ale přísnější zkoušky odborné způsobilosti. To se odráží v členitější, ale hlavně postupné závěrečné zkoušce. Domnívám se, že po ukončení celé zkoušky, kdy je žadatel hodnocen stupněm „Prospěl“ postupně ze všech částí, dostane řidičské oprávnění skutečně pouze ten, kdo prokázal, že daný typ vozidla umí ovládat, zároveň zvládne nejen běžné situace vyplývající z provozu na pozemních situacích, ale i některé krizové.

Tuto reformu považuji jako první krok k cíli snížení nehodovosti a vážných následků dopravních nehod.

# Literatura

- BUDSKÝ, Roman. *Projekt TWIST : Přehled systémů přípravy a přezkušování řidičů, přípravy mládeže v oblasti bezpečnosti silničního provozu a sankčně motivačního prostředí v evropských zemích*. 1. Praha :AZIN CZ s. r. o., 02/2008. 278 s. ISBN 978-80-254-1231-2.
- BUŠTA, Pavel; KNĚŽÍNEK, Jan. *Zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel : s komentářem*. Praha : Lenka Buštová - VENICE MUSIC PRODUCTION, 2007. 132 s. ISBN 978-80-902948-4-4.
- RYBA, Jaroslav. *K historii silniční dopravy na území České republiky*. 1. vyd. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2004. 182 s. ISBN 80-86530-14-0.
- SLAVÍK, Karel, SRNEC, Dobroslav. *Jak získám řidičský průkaz : Podmínky pro získání, rozšíření a výměnu řidičských průkazů*. 1. vyd. Praha: Naše vojsko, 1955. 88 s. Výchovná knihovna řidičů; sv. 9.
- TREYBAL, Zdeněk. *Umění jezdit : Vysoká škola řidiče ; Jízda za zhoršených podmínek ; Sportovní jízda*. 3. rozš. vyd. Praha : Naše vojsko, 1959. 222 s. Velká knihovna motorismu; sv. 9.
- Československo. Zákon č. 56/1950 o provozu na veřejných komunikacích. In *Sbírka zákonů republiky Československé*. 1950, částka 27, s. 106-111.
- Česko. Zákon č. 247/2000 Sb. ze dne 9. srpna 2000 o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 73, s. 3528-3548.
- Československo. Vyhláška č. 87/1964 Sb. ze dne 21. května 1964 o řidičských průkazech. In *Sbírka zákonů Republiky Československé*. 1964, částka 38, s. 502-507



- Československo. Vyhláška federálního ministerstva vnitra č. 174/1980 Sb. ze dne 31. října 1980 o provádění zkoušek z odborné způsobilosti žadatelů o řidičské oprávnění. In *Sbírka zákonů republiky Československé*. 1980, částka 43, s. 829-832.
- Česko. Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů 167/2002 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti řidičů k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění zákona č. 478/2001 Sb. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2002, částka 70, s. 3510-3534
- Československo. Vládní nařízení č. 11 ze dne 13. února 1951, jímž se provádí zákon o provozu na veřejných silnicích. In *Sbírka zákonů republiky Československé*. 1951, částka 6, s. 29-40
- Československo. Vládní nařízení č. 54 ze dne 7. dubna 1953 o provozu na silnicích. In *Sbírka zákonů republiky Československé*. 1953, částka 32, s. 259-262.

# Seznam příloh

- **Příloha 1**            **Řidičské průkazy vydávané v ČR v průběhu let**  
Řidičský průkaz vydávaný v letech 1953–1956  
Řidičský průkaz vydávaný v letech 1956–1964  
Řidičský průkaz vydávaný v letech 1964–1986  
Řidičský průkaz vydávaný v letech 1986–1991  
Řidičský průkaz vydávaný v letech 1991–1993  
Řidičský průkaz vydávaný v letech 1994–1996  
Řidičský průkaz vydávaný v letech 1996–2000  
Řidičský průkaz vydávaný v období 01.01.2001– 30.04.2004  
Řidičský průkaz vydávaný od 01.05.2004
- **Příloha 2**            **Ukázky zkušebních testů používaných v průběhu let**
- **Příloha 3**            **Žádost o řidičské oprávnění**
- **Příloha 4**            **Záznam o zkouškách z odborné způsobilosti**
- **Příloha 5**            **Posudek o zdravotní způsobilosti**
- **Příloha 6**            **Úplné znění otázek ke zkoušce z ovládání a údržby vozidla**

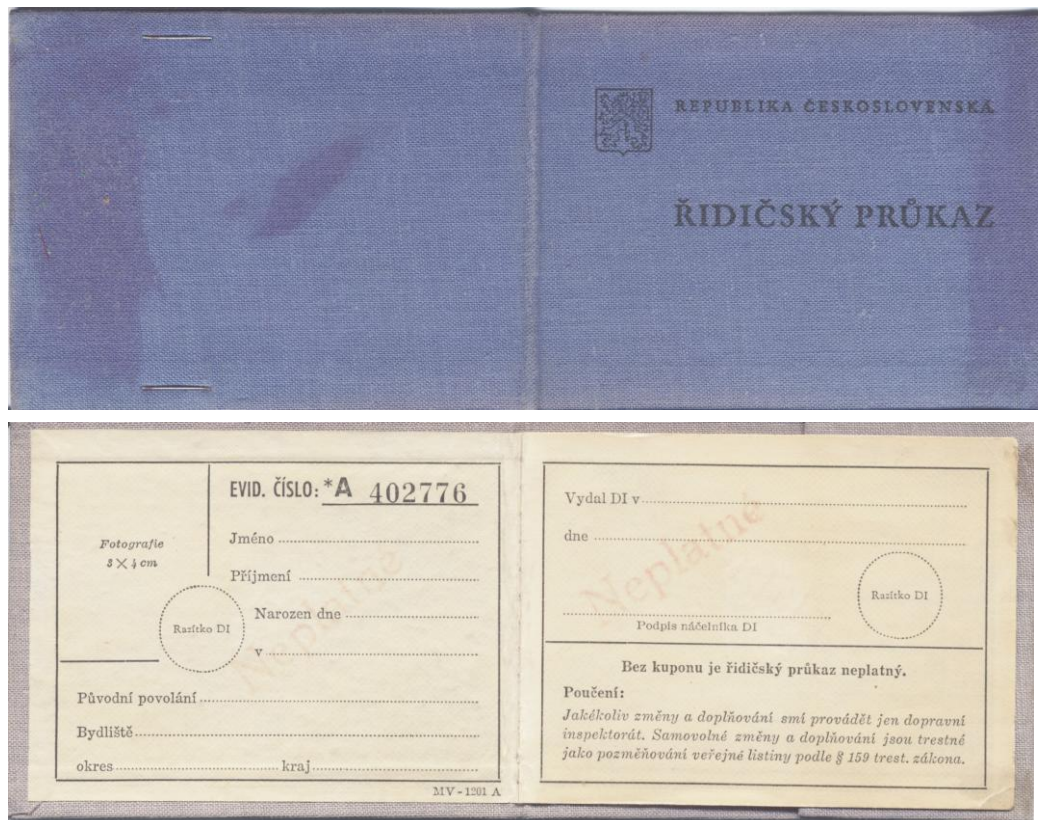
## Příloha 1

### Řidičské průkazy vydávané v ČR v průběhu let

Řidičský průkaz vydávaný v letech 1953–1956



Řidičský průkaz vydávaný v letech 1956–1964





Třída	Složení zkoušek	Podpis náčelníka DI a razítko	Třída	Složení zkoušek	Podpis náčelníka DI a razítko
I.	dne ..... protokol o zkouškách číslo .....		Amatér	dne ..... protokol o zkouškách číslo .....	
II.	dne ..... protokol o zkouškách číslo .....		Traktorista	dne ..... protokol o zkouškách číslo .....	
III.	dne ..... protokol o zkouškách číslo .....		Motocyklista	dne ..... protokol o zkouškách číslo .....	

Řidičský průkaz vydávaný v letech 1964–1986

**Opravňuje k řízení vozidel (jen v ČSSR)**

Má-li motocykly (o obsahu válce do 50 cm<sup>3</sup>):

**M** Datum: ..... Č. prot.: .....  
Zemědělské traktory, Pojízdné pracovní stroje, pokud nepatří do skupiny C, K motorovým vozidlům této skupiny může být připojen přívěs nebo nářadí.

**T** Datum: ..... Č. prot.: .....  
Zvláštní záznamy

**A** Datum: ..... Č. prot.: .....  
Motocykly a postranním vozíkem nebo bez něho, Motorové příkolky, pokud i motorové vozidla (má povolení, jejichž pohotovostní váha nepřesahuje 400 kg, vozíky pro silniční pozemní osoby).

**B** Datum: ..... Č. prot.: .....  
Motorová vozidla, s výjimkou motocyklů s postranním vozíkem nebo bez něho, jejichž celková hmotnost nepřesahuje 3500 kg a jsou určena pro dopravu osob, jejichž celková hmotnost nepřesahuje 3500 kg, vozidla s více než sedmi kromě sedadla pro řidiče vozidla přívěsu nebo nářadí o celkové váze do 750 kg.

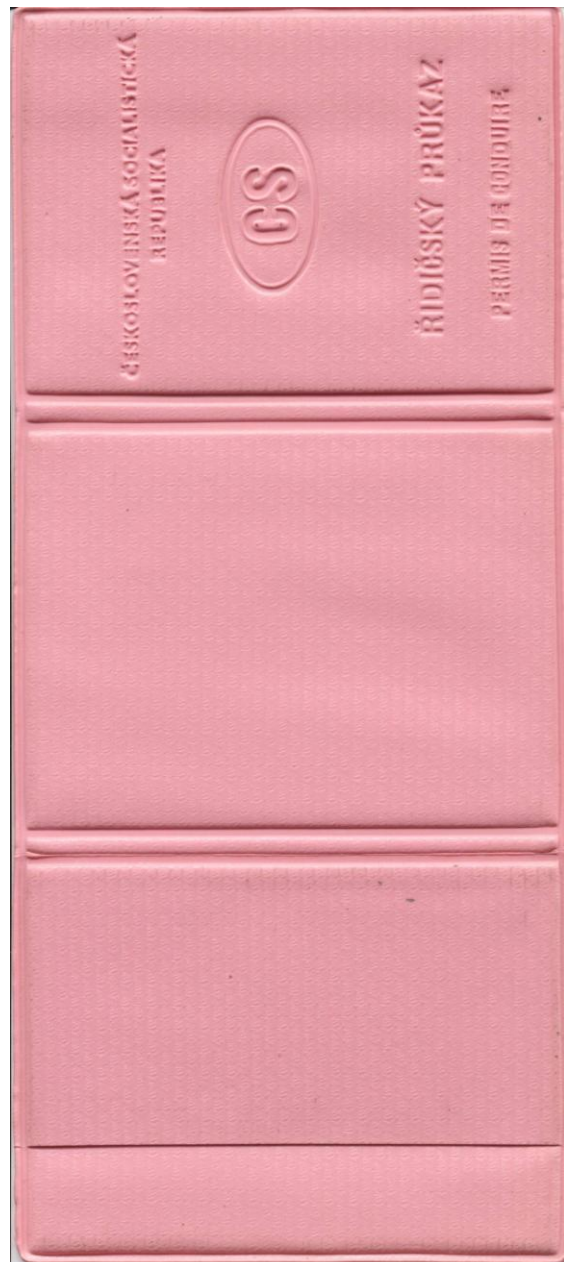
**C** Datum: ..... Č. prot.: .....  
Motorová vozidla, jejichž celková váha přívěsu je 3500 kg, pokud náčelník určí, pro dopravu osob nebo nářadí o celkové váze do 750 kg.

**D** Datum: ..... Č. prot.: .....  
Motorová vozidla pro dopravu osob, pokud nepatří do skupiny A a B (včetně přívěsu nebo nářadí o celkové váze do 750 kg).

**E** Datum: ..... Č. prot.: .....  
Motorová vozidla skupiny B, C nebo D, k nimž je připojen přívěs nebo nářadí o celkové váze vyšší než 750 kg.

Podpis držitele: \_\_\_\_\_  
Vydal: \_\_\_\_\_  
dne: \_\_\_\_\_

Podpis náčelníka: \_\_\_\_\_  
Evid. číslo: **645100 AD**



## Řidičský průkaz vydávaný v letech 1986–1991

ŘIDIČSKÝ PRŮKAZ — PERMIS DE CONDUIRE	
1. Jméno	.....
2. Příjmení	.....
3. Datum narození	.....
4. Bydliště	.....
Rodné číslo	.....
5. Vydal Dopravní inspektorát VB	
6. v dne	.....
7. Platí do	.....
8. Platí pro skupiny	<b>A B C D E T</b>
Evid. číslo AC * 113012	Podpis

CS	
Skupiny řidičských oprávnění	
<b>A</b>	Motorocykly
<b>B</b>	Motorová vozidla s výjimkou vozidel skupiny A, jejichž celková hmotnost nepřesahuje 3500 kg a jejichž počet míst k sezení, kromě místa řidiče, nepřevyšuje 8
<b>C</b>	Motorová vozidla o celkové hmotnosti převyšující 3500 kg, pokud nejsou určena pro dopravu osob
<b>D</b>	Motorová vozidla pro dopravu osob, jež mají, kromě místa řidiče, více než 8 míst k sezení
<b>E</b>	Soupravy vozidel skupiny B nebo C nebo D (k jejichž řízení je řidič oprávněn) a přípojných vozidel o celkové hmotnosti větší než 750 kg
<b>T</b>	Zemědělské a lesnické traktory, Pojízdné pracovní stroje, pokud nebude orgánem schvalujícím technickou způsobilost stanoveno jinak. Může být připojeno přípojné vozidlo.
Zvláštní záznamy	
jen v ČSSR	

MV 566 B

## Řidičský průkaz vydávaný v letech 1991–1993

ŘIDIČSKÝ PRŮKAZ - PERMIS DE CONDUIRE	
1. Příjmení	.....
2. Jméno	.....
Rodné jméno	.....
3. Datum narození	.....
Místo narození	.....
4. Bydliště	.....
5. Vydal	.....
6. v dne	.....
7. Platí do	.....
8. Evid. číslo AI 000534	Podpis
11. Platí pro skup.	<b>A B C D E T</b>

CS Zvláštní záznamy		
Skupiny řidičských oprávnění		Platí od
<b>A</b>	Motorocykly	A/50 A
<b>B</b>	Motorová vozidla s výjimkou vozidel skupiny A, jejichž celková hmotnost nepřesahuje 3500 kg a jejichž počet míst k sezení, kromě místa řidiče, nepřevyšuje 8	
<b>C</b>	Motorová vozidla o celkové hmotnosti převyšující 3500 kg, pokud nejsou určena pro dopravu osob	
<b>D</b>	Motorová vozidla pro dopravu osob, která mají, kromě místa řidiče, více než 8 míst k sezení	
<b>E</b>	Soupravy vozidel skupiny B nebo C nebo D (k jejichž řízení je řidič oprávněn) a přípojných vozidel o celkové hmotnosti větší než 750 kg	
<b>T</b>	Zemědělské a lesnické traktory, Pojízdné pracovní stroje, pokud nebude orgánem schvalujícím technickou způsobilost stanoveno jinak. Může být připojeno přípojné vozidlo.	Jen v - Seulement en CS

MV 566 C

## Řidičský průkaz vydávaný v letech 1994–1996

ČESKÁ REPUBLIKA	
ŘIDIČSKÝ PRŮKAZ - PERMIS DE CONDUIRE	
1. Příjmení	.....
2. Jméno	.....
Rodné jméno	.....
3. Datum narození	.....
Místo narození	.....
4. Bydliště	.....
5. Vydal	.....
6. v dne	.....
7. Platí do	.....
8. Evid. číslo AJ	Podpis
11. Platí pro skupiny	<b>A B C D E T</b>

Zvláštní záznamy		
Skupiny řidičských oprávnění		Platí od
<b>A</b>	Motorocykly	A/50 A
<b>B</b>	Motorová vozidla s výjimkou vozidel skupiny A, jejichž celková hmotnost nepřesahuje 3500 kg a jejichž počet míst k sezení, kromě místa řidiče, nepřevyšuje 8	
<b>C</b>	Motorová vozidla o celkové hmotnosti převyšující 3500 kg, pokud nejsou určena pro dopravu osob	
<b>D</b>	Motorová vozidla pro dopravu osob, která mají, kromě místa řidiče, více než 8 míst k sezení	
<b>E</b>	Soupravy vozidel skupiny B nebo C nebo D (k jejichž řízení je řidič oprávněn) a přípojných vozidel o celkové hmotnosti větší než 750 kg	
<b>T</b>	Zemědělské a lesnické traktory, Pojízdné pracovní stroje, pokud nebude orgánem schvalujícím technickou způsobilost stanoveno jinak. Může být připojeno přípojné vozidlo. Skupina T platí jen v České republice	

MV 566 D



## Řidičský průkaz vydávaný v letech 1996–2000



## Řidičský průkaz vydávaný v období 01.01.2001– 30.04.2004



## Řidičský průkaz vydávaný od 01.05.2004

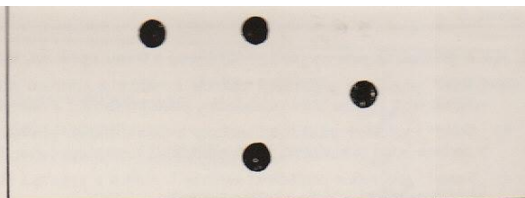








## Pro všechny skupiny



1. Chovat se ukázněně, pozorně a ohleduplně a neohrožovat bezpečnost a plynulost silničního provozu, jeho účastníky ani sebe nebo majetek jsou povinni 2 body
- všichni účastníci silničního provozu,
  - jen řidiči motorových vozidel,
  - jen řidiči motorových a nemotorových vozidel a tramvají
- 
2. Odbočují-li řidiči protijedoucích vozidel vlevo, 2 body
- míjejí se vpravo
  - míjejí se vlevo
  - míjejí se podle vlastní úvahy vpravo nebo vlevo
- 
3. Na vyznačeném přechodu pro chodce řidič nesmí 2 body
- couvat; otáčet smí jen jestliže tím neohrozí ani neomezí přecházející chodce
  - otáčet; couvat smí jen jestliže tím neohrozí ani neomezí přecházející chodce
  - otáčet a couvat
- 
4. Při nouzovém stání je řidič motorového vozidla, které je povinně vybaveno výstražným trojúhelníkem nebo jiným rovnocenným zařízením, povinen umístit trojúhelník nebo zařízení 2 body
- co nejdříve ke středu vozovky a tak, aby bylo pro příjezdějící řidiče včas a zřetelně viditelné, a to ve vzdálenosti nejvýše 50 m za vozidlem; v obci může být tato vzdálenost kratší, jestliže to vyžadují okolnosti
  - nejméně 1 m od okraje vozovky a tak, aby bylo pro protijedoucí řidiče včas a zřetelně viditelné, a to ve vzdálenosti nejméně 50 m za vozidlem; v obci může být tato vzdálenost kratší, jestliže to vyžadují okolnosti
  - na okraji vozovky, kolmo k její ose a tak, aby bylo pro příjezdějící řidiče včas a zřetelně viditelné, a to ve vzdálenosti nejméně 50 m za vozidlem; v obci může být tato vzdálenost kratší, jestliže to vyžadují okolnosti
- 
5. Řidičům autobusů a trolejbusů veřejné hromadné přepravy osob vyjíždějícím ze zastávky nebo ze zastávkového pruhu a dávajícím znamení o změně směru jízdy jsou řidiči ostatních vozidel povinni 2 body
- v obci i mimo obec vždy umožnit vyjetí ze zastávky nebo zastávkového pruhu, a to snížením rychlosti jízdy, popřípadě i zastavením vozidla
  - v obci umožnit vyjetí ze zastávky nebo zastávkového pruhu, a to snížením rychlosti jízdy, popřípadě i zastavením vozidla
  - vždy umožnit vyjetí ze zastávky nebo zastávkového pruhu zastavením vozidla
- 
6. Znamení o změně směru jízdy je řidič povinen dát 2 body
- kromě případů uvedených v jednotlivých ustanoveních pravidel silničního provozu také vždy, když mění směr jízdy, vybočuje z něho nebo vyžaduje-li to bezpečnost anebo plynulost silničního provozu
  - jen v případech uvedených v jednotlivých ustanoveních pravidel silničního provozu
  - kromě případů uvedených v jednotlivých ustanoveních pravidel silničního provozu jen tehdy, vyžaduje-li to plynulost silničního provozu
- 
7. Zvláštní dopravní značky 2 body
- zpřesňují, doplňují nebo omezují význam dopravní značky, pod kterou jsou umístěny
  - slouží k orientaci účastníků silničního provozu
  - upozorňují na zvláštní situaci, nebezpečí nebo místní úpra









# Ukázka vygenerovaného zkušebního testu papírového platného v současnosti

Kód testu: 00642h-14042010-093653-00001, platnost testu do: 19.4.2010 včetně

1 z 7

## ZKUŠEBNÍ TEST PRO SKUPINU: B

Příjmení a jméno:

Datum narození:

Vyplňuje žadatel

- 1) [2 b.] Je jezdec na koloběžce, který se pohybuje po pozemní komunikaci, řidičem?
  - a) Ne.
  - b) Ano.
- 2) [2 b.] Během jízdy motorovým vozidlem není ze zákona zakázáno kouřit:
  - a) Řidiči vozidla hromadné dopravy osob.
  - b) Řidiči osobního motorového vozidla.
  - c) Řidiči motocyklu, mopedu nebo jízdním kole.
- 3) [2 b.] Mimo obec se na pozemní komunikaci o dvou nebo více jízdních pruzích vyznačených na vozovce v jednom směru jízdy jezdí:



- a) V pravém jízdním pruhu; v ostatních jízdních pruzích mohou jet pouze vozidla, jejichž celková hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg.
  - b) V pravém jízdním pruhu; v ostatních jízdních pruzích se smí jet, jestliže je to nutné k objíždění, předjíždění, otáčení nebo odbočování.
  - c) V kterémkoli jízdním pruhu; je-li to však nutné, musí být pro rychleji jedoucí vozidla uvolněn levý krajní jízdní pruh.
- 4) [2 b.] Dojde-li během jízdy na dálnici na vozidle nebo nákladu k závadě, pro kterou nelze dosáhnout na rovině rychlosti nejméně 80 km/h, musí řidič:
    - a) Vozidlo okamžitě odstavit na krajnici a označit jako překážku provozu.
    - b) Přejet do jízdního pruhu pro pomalá vozidla a v něm pokračovat v jízdě.
    - c) Opustit dálnici na nejbližším výjezdu.
  - 5) [2 b.] Řidič nesmí zastavit a stát:
    - a) Jen v odbočovacím pruhu.
    - b) V přípojovacím nebo odbočovacím pruhu.
    - c) V přípojovacím pruhu, nejméně 50 m před místem připojení k průběžnému pruhu.
  - 6) [2 b.] Po předjetí jiného vozidla máte v úmyslu se zařadit před toto vozidlo. Musíte dávat znamení o změně směru jízdy?
    - a) Ne.
    - b) Ano.

Datum vykonání zkoušky:

Razítko a podpis zkušební komisaře:

Zkušební komisař: 00642h - Malý Ladislav



### Příloha 3

## Žádost o řidičské oprávnění

# ŽÁDOST O ŘIDIČSKÉ OPRAVNĚNÍ

#### VYPLŇUJE ŽADATEL

Žádám o přijetí do výuky a výcviku k získání řidičského oprávnění skupiny (podskupiny): .....

Jsem držitelem: řidičského oprávnění skupiny (podskupiny): ..... a žádám o rozšíření na: .....

řidičského průkazu číslo: ..... série: .....

#### O své osobě uvádím:

Jméno: ..... příjmení (titul): .....

datum narození: ..... místo: ..... rodné číslo \*) .....

státní občanství: ..... doklad totožnosti číslo: ..... série: .....

adresa pobytu: ..... tel.: .....

K žádosti přikládám: jednu fotografii odpovídající technickému provedení podle vyhlášky č. 177/2000 Sb. \*\*)  
doklad o ukončeném vzdělání (pokud je třeba)

PROHLAŠUJI, že mi nebyl uložen zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel a že netrpím tělesnou nebo duševní vadou, která by mne činila neschopným k řízení motorových vozidel.

V ..... dne .....  
(podpis žadatele)

#### SOUHLAS ZÁKONNÉHO ZÁSTUPCE:

Souhlasím s přijetím do výuky a výcviku k získání řidičského oprávnění skupiny (podskupiny) .....

.....  
(podpis zákonného zástupce)

#### VYPLŇUJE POSUZUJÍCÍ LÉKAŘ

K řízení motorových vozidel skupiny (podskupiny) řidičského oprávnění ..... je žadatel

\*\*\*) zdravotně způsobilý

\*\*\*) zdravotně způsobilý s podmínkou .....

datum: ..... otisk razítka lékaře: ..... podpis lékaře: .....

#### VYPLŇUJE PROVOZOVATEL AUTOŠKOLY

Datum podání žádosti: .....

.....  
(razítka autoškoly)

.....  
(evidenční číslo)

Datum ukončení výuky a výcviku: .....

Pozn.: \*) rodné číslo - vyplňuje žadatel v době podání žádosti o udělení řidičského oprávnění

\*\*) fotografii přikládá žadatel v době podání žádosti o udělení řidičského oprávnění

\*\*\*) nehodící se škrtněte

## Příloha 4

### Záznam o zkouškách z odborné způsobilosti

## ZÁZNAM O ZKOUŠKÁCH Z ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI

VYPLŇUJE ZKUŠEBNÍ KOMISAŘ		
<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">Evidenční číslo protokolu .....</div>		
<b>Předpisy o provozu na pozemních komunikacích</b>		
Řádný termín	Opravná zkouška	
datum: prospěl - neprospěl	datum opravné zkoušky:	hodnocení prospěl:
razítko ZK .....		datum:
podpis ZK .....		razítko ZK .....
		podpis ZK .....
<b>Ovládání a údržba vozidla</b>		
Řádný termín	Opravná zkouška	
datum: prospěl - neprospěl	datum opravné zkoušky:	hodnocení prospěl:
razítko ZK .....		datum:
podpis ZK .....		razítko ZK .....
		podpis ZK .....
<b>Řízení motorových vozidel</b>		
Řádný termín	Opravná zkouška	
datum:	datum opravné zkoušky:	hodnocení prospěl:
vozidlo skupiny: ..... prospěl - neprospěl		datum:
vozidlo skupiny: ..... prospěl - neprospěl		
vozidlo skupiny: ..... prospěl - neprospěl		
razítko ZK .....		razítko ZK .....
podpis ZK .....		podpis ZK .....
<b>Žadatel splnil podmínky odborné způsobilosti k získání řidičského oprávnění skupiny (podskupiny):</b> .....		
Řidičský průkaz vydejte s tímto omezením: .....		
.....	razítko ZK	.....
(datum ukončení zkoušek)		(podpis zkušební komisaře)

VYPLŇUJE OBECNÍ ÚŘAD OBCE S ROZŠÍŘENOU PŮSOBNOSTÍ		
Žadateli byl vydán řidičský průkaz číslo: ..... série ..... na skupiny (podskupiny) ŘO: .....		
Řidičský průkaz vydal: .....	razítko obecního úřadu obce s rozšířenou působností	..... (podpis)

## Příloha 5

### Posudek o zdravotní způsobilosti

#### **Posudek o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel (§ 85 a 88 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů)**

Název zdravotnického zařízení, jehož jménem se posudek vydává, identifikační číslo, bylo-li přiděleno, adresa sídla nebo místa podnikání

Jméno, popřípadě jména, a příjmení, titul posuzované osoby

Datum narození..... Průkaz totožnosti-číslo<sup>1)</sup>.....

Adresa místa trvalého pobytu posuzované osoby, popřípadě místo pobytu na území ČR, jde-li o cizince.....

Skupina nebo podskupina řídičského oprávnění, ke které je posudek vydáván

Druh lékařské prohlídky<sup>2)</sup>.....

Posuzovaná osoba uvedená v § 87 ods. 1 písm. a), d), e) nebo odstavci 3 zákona<sup>3)</sup>

- a) je zdravotně způsobilá
- b) není zdravotně způsobilá<sup>4)</sup>
- c) je zdravotně způsobilá s podmínkou<sup>4,5)</sup>

Datum ukončení platnosti posudku<sup>6)</sup>.....

datum vydání posudku

jméno, popřípadě jména, příjmení, podpis lékaře  
otisk razítka zdravotnického zařízení

#### Poučení:

Proti tomuto posudku je možno podat podle ustanovení § 77 odst. 2 zákona č. 20/1966 Sb., o péči o zdraví lidu, ve znění pozdějších předpisů, návrh na jeho přezkoumání do 15 dnů ode dne jeho prokazatelného obdržení. Návrh se podává písemně vedoucímu zdravotnického zařízení, a to prostřednictvím lékaře, který posudek vypracoval; jde-li o zdravotnické zařízení provozované lékařem, který poskytuje zdravotní péči vlastním jménem, návrh se podává tomuto lékaři.

- 1) Občanský průkaz, u cizinců cestovní doklad; lze uvést i jiný doklad prokazující totožnost jeho držitele.
- 2) Uvede se, které lékařské prohlídce se podle zákona posuzovaná osoba uvedená v § 87 ods. 1 písm. a), d), e) nebo odstavci 3 zákona pro potřeby posouzení zdravotní způsobilosti k řízení motorového vozidla podrobila.
- 3) Nehodící se škrtněte.
- 4) Postupuje se podle § 88 odst. 4 zákona.
- 5) Uvede se podmínka, která podmiňuje zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel ( nezbytný zdravotnický prostředek, technická úprava motorového vozidla nebo jiné omezení, například podrobení se odbornému vyšetření podmiňujícím zdravotní způsobilost a tím i platnost posudku).
- 6) Vyplní se v případech stanovených v § 4 odst. 3 vyhlášky o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel.

## **Příloha 6**

### **Úplné znění otázek ke zkoušce z ovládání a údržby vozidla**

#### **Pro řidičské oprávnění skupiny A a podskupiny A1**

1. Popište úkony kontroly motocyklu před jízdou.
2. Popište kontrolu tlaku vzduchu v pneumatikách a hloubku drážek dezénu pneumatiky.
3. Jakým způsobem se kontroluje stopa motocyklům, a co může být příčinou nepřesného vedení.
4. Popište napnutí sekundárního hnacího řetězu motocyklu.
5. Popište, jak se provádí kontrola vůle řízení a vůle ložisek v kolech.
6. Popište seřízení mechanické brzdy předního kola a její ošetřování.
7. Popište seřízení mechanické brzdy zadního kola a její ošetřování.
8. Popište rozdíl mezi kotoučovou a bubnovou (čelist'ovou) brzdou, jejich výhody a nevýhody.
9. Popište způsob kontroly množství brzdové kapaliny u kapalinových brzd, popište jejich ošetřování.
10. Popište rozdíl v mazání dvoudobého a čtyřdobého motoru motocyklu.
11. Popište, jakým způsobem se provádí výměna žárovek vnějšího osvětlení motocyklu.
12. Popište způsob ošetřování vzduchového a kapalinového chlazení motoru motocyklu.
13. Popište způsob kontroly olejových náplní motocyklu.
14. Popište postup při ošetřování akumulátoru motocyklu a faktory ovlivňující jeho životnost.
15. Vyjmenujte povinné vybavení motocyklu.

#### **Pro řidičské oprávnění skupiny B, B+E a podskupiny B1**

1. Popište úkony kontroly vozidla před jízdou.
2. Popište kontrolu tlaku vzduchu v pneumatikách a hloubku drážek dezénu pneumatiky.
3. Popište obsah kontroly kol a pneumatik a faktory ovlivňující jejich životnost.
4. Jaké jsou nejčastější příčiny poškození pláštěů pneumatik a jejich projevy.
5. Popište postup při výměně kola.
6. Jaký je rozdíl mezi zážehovým a vznětovým motorem a jaké palivo se u jednotlivých motorů používá.
7. Popište kontrolu množství oleje v motoru a způsob jeho doplňování, časové intervaly pro jeho výměnu.
8. Popište funkci signalizace správné činnosti dobíjení akumulátoru a mazání motoru řidiči vozidla a signalizaci případných projevů poruch během jízdy vozidla.
9. Popište kontrolu a ošetřování kapalinové chladicí soustavy vozidla, signalizaci teploty a chladicí kapaliny řidiči a postup, došlo-li k přehřátí motoru (např. při dlouhém couvání nebo pojíždění v koloně apod.).
10. Popište, jakou funkci plní katalyzátor výfukových plynů, jeho umístění na vozidle a jakými způsoby lze ovlivnit jeho životnost.
11. Popište, jakou funkci plní u vozidla spojka a jakými způsoby lze ovlivnit její životnost.
12. Popište, jakou funkci plní u vozidla převodovka a k čemu slouží její synchronizace.
13. Popište, jakou funkci plní na vozidle tlumiče pérování, projevy jejich nesprávné činnosti na technický stav vozidla a bezpečnost jízdy.
14. Popište způsob kontroly množství brzdové kapaliny a její doplnění, co signalizuje rozsvícení kontrolky brzdového systému na přístrojové desce řidiče.
15. Popište účel posilovače brzd a řízení na vozidle, proč se nesmí za jízdy vypínat motor.
16. Popište rozdíl mezi kotoučovou a bubnovou (čelist'ovou) brzdou, jejich výhody a nevýhody.
17. Popište účel antiblokovacího systému (ABS) na vozidle a kontrolu jeho správné funkce.
18. Popište nejčastější rojeny nesprávné geometrie řídicí nápravy vozidla.
19. Popište postup při ošetřování akumulátoru a faktory ovlivňující jeho životnost.
20. Popište funkci pojistek v elektrické soustavě vozidla a jejich umístění.
21. Popište, jakým způsobem se provádí výměna žárovek vnějšího osvětlení vozidla.
22. Vysvětlíte symboly kontrolky a ovladačů na přístrojové desce (volantu) vozidla.
23. Popište postup při připojení tažného lana.
24. Popište postup při připojování přívěsu.
25. Vyjmenujte povinné vybavení vozidla.

Pro řidičské oprávnění skupin C, C+E, D, D+E, T a podskupin C1, C1+E, D1, D1+E

1. Popište úkony kontroly vozidla před jízdou.
2. Popište kontrolu tlaku vzduchu v pneumatikách a hloubku drážek dezénu pneumatiky.
3. Popište obsah kontroly kol a pneumatik a faktory ovlivňující jejich životnost.
4. Jaké jsou nejčastější příčiny poškození pláštěů pneumatik a jejich projevy.
5. Popište postup při výměně kola.
6. Popište kontrolu množství oleje v motoru a způsob jeho doplňování, časové intervaly pro jeho výměnu.
7. Popište funkci signalizace správné činnosti dobíjení akumulátoru a mazání motoru řidiči vozidla a signalizaci případných projevů poruch během jízdy vozidla.
8. Popište kontrolu a ošetřování kapalinové chladicí soustavy vozidla a zajištění regulace provozní teploty motoru.
9. Popište signalizaci teploty chladicí kapaliny řidiči a postup, došlo-li k přehřátí motoru (např. při dlouhém couvání nebo popojíždění v koloně apod.).
10. Popište kontrolu a ošetřování vzduchové chladicí soustavy vozidla a zajištění regulace provozní teploty motoru.
11. Popište hlavní části palivové soustavy vznětového motoru.
12. V čem spočívá držba a ošetřování palivové soustavy vznětového motoru.
13. Popište postup při odvzdušnění palivové soustavy vznětového motoru.
14. Popište postup při hledání příčiny zavzdušnění palivové soustavy vznětového motoru.
15. Popište funkci regulátoru otáček vstřikovacího čerpadla a funkci omezovače rychlosti.
16. Popište kontrolu a údržbu výfukového systému motoru.
17. Popište, jakou funkci plní katalyzátor výfukových plynů, jeho umístění na vozidle a jakými způsoby lze ovlivnit jeho životnost.
18. Popište činnost turbodmyhadla, funkci chladiče vzduchu (mezichladiče) a způsoby jejich ošetřování.
19. Popište ošetřování čističe vzduchu (malý, mokrý) a v čem spočívá údržba plnicího systému motoru.
20. Popište, jakou funkci plní u vozidla spojka a jakými způsoby lze ovlivnit její životnost.
21. Popište, jakou funkci plní u vozidla převodovka, rozdělovací převodovka, spojovací hřídel, rozvodovka, diferenciál a kolové redukce, v čem spočívá jejich ošetřování.
22. Popište rozdíl mezi synchronizovanou a nesynchronizovanou převodovkou, působ jejich ovládání a použití ve vozidlech.
23. Popište význam kombinovaných (půlených) převodovek a jakou funkci plní uzávěrka diferenciálu.
24. Popište, jakou funkci plní na vozidle tlumiče pérování a stabilizátor, projevy jejich nesprávné činnosti na technický stav vozidla a bezpečnost jízdy.
25. Popište čel posilovače brzd a řízení na vozidle, proč se nesmí za jízdy vypínat motor.
26. Popište účel antiblokovacího systému (ABS) na vozidle a kontrolu jeho správné funkce.
27. Popište účel systému regulace prokluzu kol hnacích náprav (ASR) a kontrolu jeho správné funkce.
28. Popište funkci provozní, parkovací, pomocné (odlehčovací a nouzové) brzdy.
29. Popište princip pomocné (odlehčovací) brzdy (motorové, retardéru elektromagnetického retardéru hydrodynamického).
30. Popište princip činnosti kapalinové brzdy a vzduchokapalinové brzdy.
31. Popište princip činnosti vzduchové brzdy, vyjmenujte její hlavní části.
32. Popište postup při ošetřování a údržbě jednotlivých částí vzduchové brzdy.
33. Popište rozdíl mezi kotoučovou a bubnovou (čelistovou) brzdou, jejich výhody a nevýhody.
34. Vysvětlete, co se rozumí od pojmem geometrie řídicí nápravy vozidla.
35. Popište nejčastější projevy nesprávné geometrie řídicí nápravy vozidla.
36. Popište postup při ošetřování akumulátoru a faktory ovlivňující jeho životnost.
37. Vysvětlete rozdíl mezi paralelním a sériovým zapojením akumulátorů a správný postup při jejich zapojení a odpojení.
38. Popište funkci pojistek v elektrické soustavě vozidla a jejich umístění.
39. Popište, jakým způsobem se provádí výměna žárovek vnějšího osvětlení vozidla.
40. Vysvětlete symboly kontrolky a ovladačů na přístrojové desce (volantu) vozidla.
41. Popište postup při připojení tažného lana a tažné tyče a možnosti jejich použití.
42. Popište postup při montáži sněhových řetězů.
43. Popište základní funkce tachografu a v čem spočívá jeho obsluha.
44. Popište postup při připojování a odpojování přívěsu.
45. Vyjmenujte povinné vybavení vozidla.