

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Podmínky pro výkon práce řidiče silniční nákladní dopravy

Karel Vymetal

Bakalářská práce

2017

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2016/2017

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Karel Vymetal**
Osobní číslo: **D14143**
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**
Studijní obor: **Technologie a řízení dopravy: Technologie a řízení dopravních systémů**
Název tématu: **Podmínky pro výkon práce řidiče silniční nákladní dopravy**
Zadávatel katedra: **Katedra technologie a řízení dopravy**

Zásady pro vypracování:

Úvod
1 Analýza podmínek výkonu práce řidiče nákladní dopravy
2 Návrhy změn pro výkon práce řidiče nákladní dopravy
3 Zhodnocení návrhů
Závěr

Rozsah grafických prací: 3 - 4

Rozsah pracovní zprávy: 30 - 40

Forma zpracování bakalářské práce: tištěná

Seznam odborné literatury:

- (1) Zákon č.361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- (2) Zákon č.247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, ve znění pozdějších předpisů
- (3) Široký, J. Technologie dopravy. Pardubice, Institut Jana Pernera, 2013, 282 s. ISBN 978-80-86530-91-8

Vedoucí bakalářské práce: doc. Ing. Jaroslav Kleprlík, Ph.D.
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání bakalářské práce: 1. února 2017
Termín odevzdání bakalářské práce: 2. června 2017


doc. Ing. Libor Švadlenka, Ph.D.
děkan

L.S.


doc. Ing. Jaromír Široký, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 3. února 2017

PROHLÁŠENÍ

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.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 9/2012, bude práce zveřejněna v Univerzitní knihovně a prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 2. 6. 2017

.....

Karel Vymetal

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval především vedoucímu své bakalářské práce panu doc. Ing. Jaroslavu Kleprlíkovi, Ph.D za cenné rady a podněty a za jeho čas, který mi věnoval.

ANOTACE

Tato bakalářská práce analyzuje hlavní podmínky pro výkon práce profesionálního řidiče silniční nákladní dopravy. Práce je zaměřena zejména na podmínky, které musí být splněny před tím, než je možné povolání profesionálního řidiče vykonávat. Práce předkládá návrhy pro zjednodušení získání potřebných řidičských oprávnění, zdravotní způsobilosti a profesní způsobilosti. Součástí této práce je i zhodnocení předložených návrhů.

KLÍČOVÁ SLOVA

Podmínky pro řidiče, profesionální řidič, řidičské oprávnění, silniční nákladní doprava, školení řidičů, zdravotní způsobilost

TITLE

Requirements for the work of a truck driver in road haulage transport

ANNOTATION

This bachelor thesis analyses the main conditions for the profession of a truck driver. The paper's main focus are mainly those conditions that have to be met before it is possible to work as a professional truck driver. This work presents suggestions that simplify the process of gaining necessary driving licenses and sanitary arrangements. Part of the paper is also an evaluation of those suggestions.

KEY WORDS

Driver conditions, professional driver, driver license, road haulage transport, driver education training, occupational health

OBSAH

SEZNAM OBRÁZKŮ	9
SEZNAM TABULEK.....	10
SEZNAM ZKRATEK	11
ÚVOD.....	12
1 ANALÝZA PODMÍNEK VÝKONU PRÁCE PROFESIONÁLNÍHO ŘIDIČE NÁKLADNÍ DOPRAVY	13
1.1 Řidičský průkaz	13
1.1.1 Podmínky pro přijetí do autoškoly.....	13
1.1.2 Průběh výuky a výcviku.....	16
1.1.3 Zkouška na dopravním úřadě	17
1.1.4 Rozšíření řidičského oprávnění	19
1.2 Zdravotní způsobilost	20
1.2.1 Pravidelná lékařská prohlídka.....	21
1.2.2 Dopravně psychologické vyšetření	21
1.3 Profesní způsobilost.....	26
1.4 Školení profesionálních řidičů	29
1.4.1 Vstupní školení – základní	29
1.4.2 Vstupní školení – rozšířené	33
1.4.3 Pravidelné školení.....	35
1.4.4 Rozšiřující školení.....	39
1.4.5 Obnovovací školení.....	39
1.4.6 Zkouška profesní způsobilosti	39
1.4.7 Získání profesní způsobilosti	42
1.5 Digitální karta řidiče	45
1.6 Mezinárodní řidičský průkaz	47

2 NÁVRHY ZMĚN PRO VÝKON PRÁCE PROFESIONÁLNÍHO ŘIDIČE NÁKLADNÍ DOPRAVY.....	49
2.1 Návrh změny pro rozšíření řidičského oprávnění C+E	49
2.2 Návrh změny pro udělení zdravotní způsobilosti	50
2.3 Návrh změny základního vstupního školení	52
2.4 Návrh změny rozšířeného vstupního školení.....	55
3 ZHODNOCENÍ NÁVRHŮ	59
ZÁVĚR	63
SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ.....	64

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Žádost o přijetí k výuce a výcviku	14
Obrázek 2 Lékařský posudek o zdravotní způsobilosti	15
Obrázek 3 Přední strana průkazu žadatele o řidičské oprávnění	17
Obrázek 4 Zadní strana průkazu žadatele o řidičské oprávnění	17
Obrázek 5 Záznam o zkouškách z odborné způsobilosti	18
Obrázek 6 Řidičský průkaz.....	19
Obrázek 7 Výpis z evidenční karty řidiče.....	22
Obrázek 8 Protokol dopravně psychologického vyšetření	25
Obrázek 9 Přihláška k výuce a výcviku v rámci vstupního školení	28
Obrázek 10 Potvrzení o absolvované výuce a výcviku	35
Obrázek 11 Termíny konání pravidelného profesního školení.....	37
Obrázek 12 Potvrzení o absolvování pravidelného školení.....	38
Obrázek 13 Žádost o vykonání zkoušky profesní způsobilosti	40
Obrázek 14 Protokol o zkoušce	42
Obrázek 15 Řidičský průkaz se zapsanou profesní způsobilostí	43
Obrázek 16 Průkaz profesní způsobilosti řidiče	44
Obrázek 17 Žádost o vydání paměťové karty řidiče.....	46
Obrázek 18 Digitální karta řidiče (přední a zadní strana).....	47
Obrázek 19 Žádost o vydání mezinárodního řidičského průkazu.....	48

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Okruhy pro profesní školení - základní	32
Tabulka 2 Okruhy pro profesní školení - rozšířené	34
Tabulka 3 Návrh změny počtu hodin výcviku	50
Tabulka 4 Okruhy pro profesní školení - návrh	53
Tabulka 5 Okruhy pro vstupní rozšířené školení - návrh	58
Tabulka 6 Finanční náklady před aplikací návrhů změn	61
Tabulka 7 Finanční náklady po aplikaci návrhů změn	61

SEZNAM ZKRATEK

AETR – Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě

DPH – daň z přidané hodnoty

EU – Evropská unie

Kč – korun českých

Kg – kilogram

ORP – obec s rozšířenou působností

ŘP – řidičský průkaz

ÚVOD

Tato bakalářská práce se zabývá hlavními podmínkami, které musí být splněny pro to, aby se žadatel mohl stát řidičem z povolání. Pracovat jako řidič z povolání není vůbec jednoduché. Splnění všech podmínek, které jsou vyžadovány pro výkon tohoto povolání, není levná a ani jednoduchá záležitost. To jsou problémy, které mohou mnohé žadatele hned na počátku odradit a přeorientovat je raději na jiný obor. V současné době (2017) je na trhu práce akutní nedostatek kvalitních řidičů a to jak řidičů nákladních vozidel, tak řidičů autobusů.

Profesionální řidiči jsou v praxi při výkonu svých povolání povinni především dodržovat pravidla silničního provozu, pravidla podle Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 561/2006 (1) a pravidla podle Dohody AETR. (2) Při jízdě po pozemních komunikacích jsou čím dál méně respektováni ostatními účastníky silničního provozu. Místo toho, aby jim ostatní řidiči jejich už tak náročné povolání ulehčili, spíše jim ho dělají ještě těžší. Řidič několikatunového nákladního vozidla, například Iveco Eurocargo ML 180 má celkovou hmotnost při plném naložení až 18 tun, (3) musí být naprosto koncentrován po celou dobu jízdy. Kdyby nebyl, mohlo by to dopadnout fatálně. Plně naložený tahač s návěsem dokáže při nehodě udělat mnoho lidí nešťastných. Mnohdy dopadají nejhůře právě profesionální řidiči, kteří, byť nehodu nezaviní, si odnáší celoživotní psychické trauma například proto, že dojde k usmrcení člena posádky vozidla, které nehodu způsobilo. Ostatní účastníci silničního provozu by se tedy měli snažit jim jejich nelehký úkol usnadnit a ne profesionální řidiče ještě více stresovat a rozptylovat. Hlavní význam má v silniční dopravě aktivní a pasivní bezpečnost, která přispívá ke snižování ztrát na lidských životech a poškození zdraví. Pod aktivní bezpečnost spadá vše, co může nehodě aktivně zabránit (minimalizuje riziko vzniku nehody). Pasivní bezpečnost obsahuje to, co může zabránit zranění nebo usmrcení osob při nehodě (minimalizuje následky nehody v jejím průběhu). (4) Toto povolání dále vyžaduje také velkou zodpovědnost. Řidiči nesou odpovědnost nejen za sebe a náklad, ale také za to, aby během výkonu svého povolání svým chováním a jednáním nikoho neohrozili.

Cílem této bakalářské práce je analyzovat hlavní podmínky pro výkon práce profesionálního řidiče silniční nákladní dopravy a pro vybrané podmínky navrhnout změnu zejména pro jejich usnadnění se snahou zvýšit dostupnost a atraktivitu tohoto povolání.

1 ANALÝZA PODMÍNEK VÝKONU PRÁCE PROFESIONÁLNÍHO ŘIDIČE NÁKLADNÍ DOPRAVY

V této kapitole jsou postupně podrobně popsány jednotlivé podmínky, které musí splnit každý, kdo má zájem stát se profesionálním řidičem.

1.1 Řidičský průkaz

Jako první a asi nejzásadnější podmínkou pro výkon povolání řidiče silniční nákladní dopravy je řidičský průkaz. Lépe řečeno řidičské oprávnění pro skupinu C. Problematika řidičských oprávnění a řidičských průkazů je upravena v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů (5). S řidičským oprávněním pro skupinu C je tedy jeho držitel oprávněn řídit motorová vozidla s výjimkou traktorů, jejichž nejvyšší povolená hmotnost přesahuje 7 500 kg s nejvýše 8 místy k sezení kromě místa řidiče, ke kterým může být připojeno přípojné vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg. (5) Za řidiče z povolání se považuje řidič, který řídí vozidlo v pracovněprávním vztahu a u něhož je řízení vozidla druhem práce sjednaným v pracovní smlouvě, nebo dopravce, který provozuje dopravu a je zároveň řidičem vozidla, kterým tuto dopravu provozuje. (6)

Před tím, než se z žadatele stane držitel tohoto řidičského oprávnění, musí být splněny podmínky, které jsou analyzovány v kapitolách 1.1.1, 1.1.2, 1.1.3 a 1.1.4.

1.1.1 Podmínky pro přijetí do autoškoly

Úplně první věc, kterou musí žadatel udělat, je vyplnit a podat „**Žádost o přijetí k výuce a výcviku**“ do autoškoly (Obr. 1). Žádost je běžně dostupná. Lze ji získat buď v místě sídla autoškoly, nebo na webových stránkách autoškoly. Tato žádost se dá rozdělit do dvou částí. První část vyplňuje sám žadatel, jedná se o identifikační údaje žadatele. Žadatel musí dále vyplnit, jakých skupin řidičského oprávnění je již držitelem a na jakou skupinu chce své oprávnění rozšířit. Druhou část vyplňuje provozovatel autoškoly, u kterého bude výuka a výcvik probíhat. Aby mohla výuka začít, musí být splněny další podmínky. Žadateli musí být již 21 let, v určitých výjimečných případech je možné, že toto řidičské oprávnění po absolvování kurzu lze udělit i osobě ve věku 18 let. (5) Jedná se ovšem o méně častý jev. Standardně se věk žadatelů o toto řidičské oprávnění pohybuje právě okolo 21 let a více. Dále musí být žadatel již držitelem minimálně řidičského oprávnění pro skupinu B.

ŽÁDOST O PŘIJETÍ K VÝUCE A VÝCVIKU

VYPLŇUJE ŽADATEL

Žádám o přijetí k výuce a výcviku pro získání řidičského oprávnění skupiny vozidel: **C**

Jsem držitelem řidičského oprávnění pro skupinu vozidel: **B** číslo řidičského průkazu: **EH 82 385**

O své osobě uvádím:

Jméno: **JAN** příjmení (titul): **NOVÁK**

datum narození: **17. 11. 1982** místo: **CHRUŠTÍN** rodné číslo: **820701/5816**

státní občanství: **CZ** doklad totožnosti číslo: **10273366** tel.: **777 532 223**

adresa bydliště: **ADÁM KOVA 55 HLIVSKO** PSČ: **539 01**

obecní úřad obce s rozšířenou působností příslušný podle adresy bydliště: **HLIVSKO**

K žádosti přikládám: doklad o ukončeném vzdělání (pokud je třeba)

ČESTNÉ PROHLÁŠENÍ

Čestně prohlašuji, že nejsem nezpůsobilým k právním úkonům, že mi nebyl uložen zákaz činnosti spočívající v zájmu řízení motorových vozidel, případně, že pominula doba stanovená pro pozbytí řidičského oprávnění podle zvláštního zákona¹⁾, v případě rozšíření řidičského oprávnění splňuji další podmínky k udělení řidičského oprávnění podle zvláštního zákona²⁾, že netrpím tělesnou nebo duševní vadou, která by mne činila nezpůsobilým k řízení motorových vozidel a že všechny uvedené údaje jsou pravdivé.

V **HLIVSKU** dne **10. 7. 2016** *Novák*
(podpis žadatele)

SOUHLAS ZÁKONNÉHO ZÁSTUPCE:

Souhlasím s přijetím do výuky a výcviku k získání řidičského oprávnění skupiny vozidel:
(podpis zákonného zástupce)

***) Potvrzení podmínky přijetí k výuce a výcviku podle zvláštního právního předpisu⁴⁾**

Potvrzujeme, že výše uvedený žadatel o přijetí k výuce a výcviku je osobou zařazenou do vstupního školení a v této souvislosti bude řídit motorová vozidla zařazená do příslušné skupiny vozidel.

datum: razítko organizace: podpis:

*) pouze pro skupiny vozidel C, C+E, D a D+E

VYPLŇUJE PROVOZOVATEL AUTOŠKOLY

Datum podání žádosti: **11. 7. 2016** Datum zahájení výuky a výcviku: **18. 7. 2016**

RAZÍTKO **53581**
(razítko provozovny) (evidenční číslo)

Datum ukončení výuky a výcviku: **22. 9. 2016**

Pozn: ¹⁾ rodné číslo – vyplňuje žadatel v době podání žádosti o udělení řidičského oprávnění, pokud mu bylo přiděleno
²⁾ § 94a, § 123c zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)
³⁾ § 91 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)
⁴⁾ § 13 odst. 1 písm. b) a odst. 2 zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů

Obrázek 1 Žádost o přijetí k výuce a výcviku

Zdroj: Vyplnění a foto autor

Podle názoru autora je formulář „Žádosti o přijetí k výuce a výcviku do autoškoly“ **snadno dostupný, jednoduchý a nikdo by neměl mít zásadní problém s jeho vyplněním.** „Žádost o přijetí k výuce a výcviku“ obsahuje pouze základní údaje o žadateli. Povinnost vlastnictví řidičského oprávnění skupiny B je pochopitelná a autor ji schvaluje. Forma této žádosti je v pořádku a není na ní potřeba nic měnit.

Další podmínkou, která musí být před zahájením výuky a výcviku splněna, je zdravotní způsobilost. Zdravotní způsobilost žadatel získá u svého praktického lékaře. Jedná se o sérii vyšetření zahrnující barvocit, zkoušku sluchu, zkoušku reflexů, někteří lékaři požadují i odběr a rozbor krve a moči. Cena tohoto vyšetření je různá. Jedná se o vyšetření, které není hrazeno

ze zdravotního pojištění, to znamená, že cenu si každý lékař určuje sám. Cena se pohybuje v rozmezí od 200 do 500 Kč. (9) Pokud lékařská prohlídka dopadne kladně, vydá lékař žadateli „**Lékařský posudek o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel**“ (Obr. 2). Lékařský posudek nesmí být v den podání Žádosti o přijetí k výuce a výcviku starší déle než tři měsíce. (5) Autor s maximální lhůtou tříměsíčního stáří lékařského posudku souhlasí.

Lékařský posudek o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel
[zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a vyhlášky č. 277/2004 Sb., o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, ve znění pozdějších předpisů]

Identifikační údaje poskytovatele zdravotních služeb, jehož jménem se posudek vydává, identifikační číslo, bylo-li přiděleno, adresa sídla nebo místa podnikání
**ČHROV: NS. KA. NE. O. O. C. M. I. E. V. A. C. K. A. V. S. S. A. S. Z. E. S. J. Z. Z. M. R. O. D. I. D.**.....

Jméno, popřípadě jména, a příjmení posuzované osoby**J. A. N. N. O. V. Á. K.**.....

Datum narození **17. 11. 1982** Průkaz totožnosti - číslo¹⁾**10223366**.....

Adresa obvyklého bydliště na území České republiky:
**ABÁNKOVA 55, MÚLÁSKO, 539 01**.....


Druh lékařské prohlídky, které se podle zákona posuzovaná osoba podrobila

Posouzení podle skupiny 1²⁾ - skupiny 2²⁾ přílohy č. 3 vyhlášky

Dopravně psychologické vyšetření podle § 87a zákona bylo provedeno:
 a) ano²⁾, a to v roce**2016**..... b) ne²⁾

Posuzovaná osoba
 a) je zdravotně způsobilá²⁾ pro skupinu řidičského oprávnění.....
 b) není zdravotně způsobilá²⁾ pro skupinu řidičského oprávnění.....
 c) je zdravotně způsobilá s podmínkou²⁾, ³⁾ pro skupinu řidičského oprávnění

Datum ukončení platnosti posudku⁴⁾

.....**27. 2016**..... **RAZÍTKO MUDE PETR JON** 
 datum vydání posudku jméno, popřípadě jména, příjmení, podpis lékaře
 otisk razítka poskytovatele zdravotních služeb

Poučení:
 Proti tomuto posudku je možno do 10 pracovních dnů ode dne jeho prokazatelného předání podat návrh na jeho přezkoumání poskytovateli zdravotních služeb, který posudek vydal. Osoba, které uplatněním posudku vznikají práva nebo povinnosti a které byl posudek předán posuzovanou osobou, může návrh na přezkoumání lékařského posudku podat do 10 pracovních dnů ode dne jeho předání, a to poskytovateli uvedenému ve větě první. Návrh na přezkoumání lékařského posudku nemá odkladný účinek, jestliže z jeho závěru vyplývá, že posuzovaná osoba je pro účel, pro nějž byla posuzována, zdravotně nezpůsobilá nebo zdravotně způsobilá s podmínkou⁵⁾.

1) Občanský průkaz, u cizinců cestovní doklad; lze uvést i jiný doklad prokazující totožnost jeho držitele.
 2) Nelhodí se škrtit.
 3) Lze uvést podmínku, která podmiňuje zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel (například nezbytný zdravotnický prostředek, technická úprava motorového vozidla nebo jiné omezení, podrobení se odbornému vyšetření podmiňujícímu zdravotní způsobilost a tím i platnost posudku).
 4) Vyplní se v případech stanovených v § 4 odst. 2 vyhlášky o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel.
 5) § 46 odst. 1 a 3 zák. č. 373/2011 Sb., o specifických zdravotních službách, ve znění pozdějších předpisů.

Obrázek 2 Lékařský posudek o zdravotní způsobilosti Zdroj: Vyplnění a foto autor

Podle autora je nutné, aby **za volant vozidel jakýchkoli kategorií usedali pouze zdravotně způsobilí řidiči**. Autor pouze neschvaluje tu skutečnost, že cena za provedené vyšetření není nikde pevně stanovena. Návrh změny týkající se zdravotní způsobilosti je uveden v kapitole 2.2.

1.1.2 Průběh výuky a výcviku

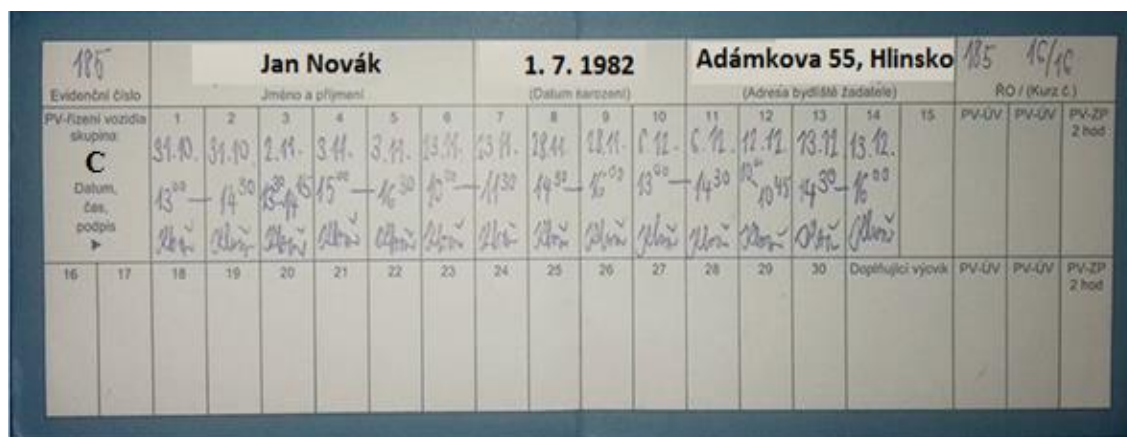
Po splnění podmínek uvedených v kapitole 1.1.1 lze zahájit samotnou výuku v autoškole. Výuka probíhá podobným stylem, jako výuka pro získání řidičského oprávnění pro skupinu B. Skládá se ze dvou částí, a to části teoretické, kde jsou vyučovány předpisy o provozu vozidel, ovládání a údržba vozidla, teorie řízení a zásady bezpečné jízdy a zdravotnická příprava. Praktická část výuky a výcviku lze rozdělit do tří etap. V první etapě musí výcvik probíhat buď na trenážeru, nebo na autocvičišti. V této etapě se žadatel musí naučit základním dovednostem potřebným pro bezpečné ovládání vozidla. Jedná se zejména o rozjezdy, řazení a couvání. (5) Zkrátka je nutné, aby si zvykl na podstatně větší rozměry nákladního vozidla oproti osobnímu automobilu. Druhá etapa musí již probíhat v běžném silničním provozu s důrazem na dodržování pravidel silničního provozu a zásad bezpečné jízdy. Ve třetí etapě musí být žadatel již plně samostatný při řízení vozidla a to i v silném silničním provozu. Počty hodin, které musí žadatel absolvovat, jsou zakotveny v zákoně č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel ve znění pozdějších předpisů. (7) Pro skupinu C je rozsah praktické části stanoven minimálně na 18 hodin a rozsah teoretické části na minimálně 38 hodin. Vyučovací hodina má 45 minut. (7) Cena tohoto výcviku je 16 000 Kč. (8)

Při výuce a výcviku je žadatel povinen mít vždy u sebe „**Průkaz žadatele o řidičské oprávnění.**“ (Obr. 3, 4) Tento průkaz musí vždy vystavit a vyplnit společně s žadatelem učitel autoškoly. Vyplňují se do něj základní údaje žadatele o řidičské oprávnění, jako jsou jméno, příjmení, adresa žadatele a skupina řidičského oprávnění, na kterou si oprávnění žadatel rozšiřuje. Autoškola je povinna opatřit průkaz svým razítkem. Učitel autoškoly postupně podle odučených hodin výuky a výcviku do tohoto průkazu žadateli zapisuje do předtištěných tabulek datum konání výuky a výcviku, časový rozsah a svůj podpis. Zápis je nutné provést vždy bezprostředně po ukončení každé vyučovací hodiny. (Obr. 4) Po absolvování výuky a výcviku žadatel odevzdá „**Průkaz žadatele o řidičské oprávnění**“ učiteli autoškoly.



Obrázek 3 Přední strana průkazu žadatele o řidičské oprávnění

Zdroj: Úprava a foto autor



Obrázek 4 Zadní strana průkazu žadatele o řidičské oprávnění

Zdroj: Úprava a foto autor

Podle názoru autora je **průběh výuky a výcviku v pořádku**. Vyučování i výcvik zahrnují činnosti nezbytně nutné pro složení zkoušky a hlavně pro následnou samostatnost řidiče v provozu. Rozsahy jak části teoretické, tak praktické jsou dostatečné. I cena tohoto kurzu je podle názoru autora přiměřená. Autor souhlasí a chválí grafickou podobou průkazu žadatele o řidičské oprávnění. Oceňuje zejména jeho jednoduchost, tudíž nikdo by neměl mít problém s jeho správným vyplněním. Autor tedy postup popsany v kapitole 1.1.2 i podobu průkazu žadatele o řidičské oprávnění schvaluje a neshledává žádný důvod cokoliv měnit.

1.1.3 Zkouška na dopravním úřadě

Po absolvování kurzu v autoškole následuje zkouška na dopravním úřadě. Na zkoušku žadatele přihlašuje vždy autoškola, například telefonicky. Autoškola je povinná přihlásit svého absolventa do 15 dnů po ukončení výcviku. Zkouška pro skupinu C se skládá ze tří částí. První částí je test na počítači z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy, který se skládá z 25 otázek a trvá maximálně 30 minut. Aby byla tato část úspěšně

splněna a mohlo se postoupit k druhé části, musí žadatel získat minimálně 43 bodů z 50 možných. Při nedosažení dolní hranice bodů zkouška končí a musí být vykonána znovu. Druhá část zahrnuje zkoušku z ovládání a údržby vozidla. Průběh je takový, že žadatel si ze 45 otázek vylosuje 3 otázky, které musí správně zodpovědět. Pokud zkušební komisař vyhodnotí odpovědi jako správné, nastává třetí část zkoušky, a to praktická jízda s výcvikovým vozidlem. Při této části žadatel prokazuje schopnost ovládání vozidla. Pokud dojde k hrubému porušení pravidel silničního provozu, je zkouška okamžitě ukončena a musí se opakovat. Ve vozidle jede žadatel spolu s učitelem autoškoly a zkušebním komisařem. Tato část má minimální rozsah 45 minut, ale může být přiměřeně prodloužena zkušebním komisařem. Při úspěšném absolvování celé zkoušky na dopravním úřadě vyplní zkušební komisař dokument „Záznam o zkouškách z odborné způsobilosti“ (Obr. 5).

**ZÁZNAM
O ZKOUŠKÁCH Z ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI**

Číslo testu žadatele: 14735201K

VYPLŇUJE ZKUŠEBNÍ KOMISAŘ Evidenční číslo protokolu: B 5813

Předpisy o provozu na pozemních komunikacích

Rádný termín	Opakovaná zkouška	
datum: 30.9.2016 prospěl – neprospěl	datum opakované zkoušky a hodnocení:	hodnocení prospěl: datum:
razítko ZK: podpis ZK:	razítko ZK:	podpis ZK:

Ovládání a údržba vozidla

Rádný termín	Opakovaná zkouška	
datum: 30.9.2016 prospěl – neprospěl	datum opakované zkoušky a hodnocení:	hodnocení prospěl: datum:
razítko ZK: podpis ZK:	razítko ZK:	podpis ZK:

Řízení motorových vozidel

Rádný termín	Opakovaná zkouška	
datum: 30.9.2016 skupina vozidel: C prospěl – neprospěl	datum opakované zkoušky a hodnocení:	hodnocení prospěl: datum:
skupina vozidel: prospěl – neprospěl	razítko ZK:	podpis ZK:
skupina vozidel: prospěl – neprospěl	razítko ZK:	podpis ZK:

Žadatel splnil podmínky odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel zařazených do skupiny vozidel: C

Omezení řídicího oprávnění:

30.9.2016 (datum ukončení zkoušek)

razítko obecního úřadu obce s rozšířenou působností

podpis zkušební komisaře

Obrázek 5 Záznam o zkouškách z odborné způsobilosti

Zdroj: Vyplnění a foto autor

Žadatel se tedy stane držitelem řidičského oprávnění pro skupinu C, které mu je zapsáno do řidičského průkazu (Obr. 6). Toto oprávnění je ovšem samo o sobě teoreticky bezcenné. Opravňuje vlastníka řídit nákladní vozidlo prakticky pouze pro vlastní potřebu – nemůže v této chvíli být zaměstnán jako řidič nákladního vozidla. Je to však nezbytná podmínka pro to, aby se žadatel mohl stát profesionálním řidičem a tedy aby mohl splnit další podmínky. Jak již bylo řečeno v úvodu, podmínek je mnoho a není to jednoduchá cesta.



Obrázek 6 Řidičský průkaz

Zdroj: Foto autor

Autor se ztotožňuje s názorem, že **zkouška na dopravním úřadě pro získání řidičského oprávnění pro skupinu C je v pořádku**. Průběh teoretické i praktické části výuky v autoškole je sestaven tak, aby se z žadatele stal zodpovědný a ohleduplný řidič. Rovněž průběh zkoušky na dopravním úřadě je nastaven tak, aby se dala odhalit případná chyba nebo neznalost žadatele. Kdo úspěšně složí tuto zkoušku, řidičské oprávnění získá zaslouženě. Podle názoru autora není na průběhu výcviku a výuky v autoškole a ani na zkoušce na dopravním úřadě potřeba nic měnit a ani upravovat. Je ovšem potřeba zmínit, že žadatel již v danou chvíli vynaložil nemalé finanční prostředky (Tab. 6) a věnoval zvýšení své odborné kvalifikace hodně času (18 hodin praktických jízd vozidlem + 38 hodin teoretické výuky + samostatná příprava a studium), přitom nemá ještě splněnou ani polovinu podmínek, které je nutné splnit pro výkon tohoto povolání.

1.1.4 Rozšíření řidičského oprávnění

Protože samotné řidičské oprávnění pro skupinu C v současné době (2017) již v mnoha případech nestačí pro výkon práce řidiče silniční nákladní dopravy, je nutné ho rozšířit o skupinu E. Cíl tohoto rozšíření řidičského oprávnění je takový, že řidič bude držitelem řidičského oprávnění pro řízení jízdní soupravy, tedy bude oprávněn řídit nákladní vozidlo s přípojným vozidlem, jehož nejvyšší povolená hmotnost přesahuje 750 kg nebo tahač

s návěsem. (5) Řidičské oprávnění skupiny C+E je v dnešní době (2017) často vyžadováno i zaměstnavateli, protože potřebují dopravit objemné a těžké náklady, proto jsou řidiči s řidičským oprávněním skupiny C+E preferovanější.

Pro získání tohoto rozšíření je opět nutné přihlášení do autoškoly. Podmínky jsou prakticky totožné s těmi, které jsou sepsány v kapitole 1.1. Liší se pouze v tom, že žadatel musí být v tomto případě již držitelem řidičského oprávnění pro skupinu C. Cena takového kurzu je 10 000 Kč. (8)

Průběh výuky a výcviku je rovněž skoro totožný s průběhem popsaným v kapitole 1.1.2. Rozdílly jsou v tom, že teoretická výuka je pouze v rozsahu 14 hodin a praktická část v rozsahu 12 hodin. (7) Průběh zkoušky na dopravním úřadě je zcela totožný.

Po absolvování tohoto kurzu se absolvent stane držitelem řidičského oprávnění pro skupinu C+E, opět ale může využívat nákladní vozidla pouze a jen pro vlastní potřeby. Tento krok rozšíření řidičského oprávnění není nutný, ale v praxi se jedná o velice častý jev. Proto je autorem zmíněn v této práci.

Podle autora **je získání rozšíření řidičského oprávnění pro skupinu C+E zbytečně zdouhavé a finančně náročné.** Návrh změn týkající se této problematiky je uveden v kapitole 2.1.

1.2 Zdravotní způsobilost

Dobrá zdravotní stav řidiče je důležitý z hlediska bezpečnosti jak řidiče samotného, tak ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích. Nároky na smyslové schopnosti řidiče se s rostoucím provozem neustále zvyšují a celkově zdravotní stav řidičů se stává stále důležitějším faktorem. (6) Zdravotní způsobilost pro řízení motorových vozidel žadatel splní již minimálně dvakrát před tím, než bude moci získat tuto zdravotní způsobilost pro výkon povolání. Jedná se o lékařská vyšetření před přijetím do výuky a výcviku v autoškole, což je popsáno v podkapitole 1.1.1. Řidič, který je držitel řidičského oprávnění C+E má za sebou již tři návštěvy u lékaře. První absolvoval při přijetí k výuce a výcviku pro získání řidičského oprávnění skupiny B, druhou pro skupinu C a třetí pro skupinu C+E. Přestože v danou chvíli ještě není řidičem z povolání, musí se již jako držitel řidičského oprávnění skupiny C, nebo jejich podskupin, podrobovat pravidelné lékařské prohlídce. (5) Četnost pravidelných lékařských prohlídek je uvedena v kapitole 1.2.1. Zdravotní způsobilost

pro výkon práce řidiče se skládá ze dvou částí, a to právě z pravidelné lékařské prohlídky a dopravně psychologického vyšetření.

Podle autora jsou **návštěvy u lékaře kvůli získání zdravotní způsobilosti pro výkon práce řidiče několikrát za sebou zbytečné**. Žadateli se zvyšují náklady a je vlastně vyšetřován většinou dvakrát po sobě a to i v relativně krátkém časovém intervalu. Návrh změn pro získání zdravotní způsobilosti je uveden v kapitole 2.2.

1.2.1 Pravidelná lékařská prohlídka

Pravidelnou lékařskou prohlídku musí podle zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů (5), budoucí profesionální řidič absolvovat před začátkem výkonu povolání a poté pravidelně každé dva roky do dovršení 50 let věku. Řidiči starší 50 let se musí pravidelně lékařské prohlídce podrobit již každoročně. Výsledkem této pravidelné prohlídky je lékařský posudek o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel. Posudek je téměř totožný s posudkem na obrázku (Obr. 2). Liší se pouze v tom, že vyšetřovaná osoba je posuzována podle skupiny 2 a je navíc uvedeno ještě datum platnosti posudku. Pro řidiče, kteří nejsou profesionálními řidiči, platí, že se pravidelné prohlídky musí zúčastnit před dovršením 65 let, poté v 68 a následně každé dva roky. (5) Náklady spojené s pravidelnou lékařskou prohlídkou si hradí každý řidič sám.

Názor autora je takový, že **pravidelná prohlídka profesionálního řidiče u praktického lékaře je v pořádku**. Profesionální řidič musí být kvůli velice náročnému povolání v dobrém fyzickém stavu, proto interval opakování autor schvaluje. Autor ovšem nesouhlasí s věkovou hranicí 50 let a ani s hranicemi let pro řidiče „neprofesionály.“ Návrh změn věkové hranice pro zdravotní způsobilost je uveden v kapitole 2.2.

1.2.2 Dopravně psychologické vyšetření

Podrobit se dopravně psychologickému vyšetření, lidově řečeno „psychotestům,“ jsou povinni podle (5) držitelé řidičského oprávnění skupin C1+E, C, C+E, pokud řídí nákladní nebo speciální automobil o největší povolené hmotnosti převyšující 7 500 kg nebo soupravu nákladního a přípojného vozidla, jehož nejvyšší povolená hmotnost převyšuje 750 kg. (5) Dopravně psychologické vyšetření je oprávněn provádět pouze psycholog akreditovaný Ministerstvem dopravy. V České republice působí 200 akreditovaných dopravních psychologů k datu 26. 2. 2017. (11) Na dopravně psychologické vyšetření se žadatel může přihlásit

telefonicky u dopravního psychologa, kterého si sám zvolí. Žadatel se může rovněž přihlásit i online na webových stránkách dopravního psychologa, pokud je má zavedeny. Lhůty objednání má každý dopravní psycholog stanoveny individuálně. Žádný zákon ani vyhláška neukládá minimální lhůtu mezi objednáním na vyšetření a samotným provedením vyšetření. Je tedy možné se jeden den objednat a druhý den vyšetření podstoupit. Vždy vše závisí na podmínkách konkrétního dopravního psychologa.

Na dopravně psychologické vyšetření si žadatel musí s sebou přinést občanský průkaz, řidičský průkaz, „Výpis z evidenční karty řidiče“ (Obr. 7) a „Lékařský posudek o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel.“ (Obr. 2) Lékařský posudek musí předkládat pouze osoby, které žádají o navrácení řidičského průkazu. Pro žadatele je vždy výhodné, aby se vyšetření účastnil pouze dobře odpočatý a v plném fyzickém a psychickém rozpoložení. (9)

č.j.: BEZ č.J. K č.j.: NA VLÁSTNÍ ŽÁDOST JAN NOVÁK ADÁMKOVA 55 HLINSKO, 53901	MĚSTSKÝ ÚŘAD HLINSKO, 14. 4. 2017			
Věc: Výpis z evidenční karty osoby JAN NOVÁK, nar. 1.7.1982 s pobytem na adrese ADÁMKOVA 55, 539 01 HLINSKO, okr. Chrudim				
Na základě Vaší žádosti zasíláme výpis z evidenční karty výše jmenované osoby.				
Jmenovaná osoba je držitelem řidičského průkazu ev.č.: EX 102879, který vydal dne 12.12.2016 Městský úřad Hlinsko s platností do 12.12.2026.				
Jmenovaná osoba je držitelem následujících (pod)skupin řidičských oprávnění:				
Druh	Datum udělení	Datum ukončení	Důvod ukončení	Harmonizační kódy
B1	13.10.2000			
B	13.10.2000			
B+E	25. 11. 2016			
C1	30. 9. 2016			95. 3. 1. 2022
C1+E	25. 11. 2016			95. 3. 1. 2022
C	30. 9. 2016			95. 3. 1. 2022
C+E	25. 11. 2016			95. 3. 1. 2022
Aktuální stav bodového hodnocení osoby je 0 bodů.				
Osoba nemá záznam v přestupcích.				
Výpis uzavřen ke dni 14.4.2017				
Ing. Jan Úředník oprávněná úřední osoba				

Obrázek 7 Výpis z evidenční karty řidiče

Zdroj: Úprava a foto autor

Rozsah, obsah a způsob provádění dopravně psychologického vyšetření upravuje vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 31/2001 Sb., o řidičských průkazech a o registru řidičů ve znění pozdějších předpisů (12). Dopravně psychologické vyšetření zahrnuje rozbor anamnestických údajů o posuzované osobě, včetně údajů o řidičské praxi, rozhovor, vyšetření posuzované osoby standardizovanými psychodiagnostickými metodami a pozorováním.

Dopravně psychologické vyšetření se skládá z následujících částí:

- úvodní rozhovor, při kterém posuzovaná osoba:
 - je seznámena s podmínkami, průběhem a účelem dopravně psychologického vyšetření (podmínky sdělí vyšetřující dopravní psycholog)
 - písemně potvrdí, že její tělesný a psychický stav umožňuje provedení dopravně psychologického vyšetření (např. pomocí čestného prohlášení)
 - sdělí údaje o případných předchozích provedených dopravně psychologických vyšetřeních (např. výpisem ze zdravotní karty, kopií výsledku případného předešlého dopravně psychologického vyšetření)

Postup při vyšetření:

- a) vyšetření psychické výkonnosti z hlediska kvantity a kvality
 - intelektu
 - pozornosti, zejména její koncentrace, distribuce a rozsahu
 - senzomotorické reaktivity a koordinace, zejména pokud jde o rychlost a přesnost senzomotorických reakcí na série vizuálních, popřípadě akustických podnětů v situaci časové tísně
 - rozhodování, zejména pokud jde o rychlost a spolehlivost v časové zátěži,
 - paměti, zejména vizuální
 - dalších psychických funkcí v případě potřeby

- b) vyšetření osobnostních vlastností zahrnující zejména vyšetření
 - emocionální stability, lability a impulzivity
 - přizpůsobivého chování
 - tendence k riskování
 - odolnosti vůči zátěži
 - dalších osobnostních vlastností v případě potřeby

- c) individuální rozhovor s posuzovanou osobou k získání anamnestických, popřípadě dalších údajů o posuzované osobě
- d) zhodnocení výsledků vyšetření, anamnestických údajů a údajů získaných z rozhovoru a porovnání s objektivními daty
- e) seznámení posuzované osoby se závěrem dopravně psychologického vyšetření a vystavení písemného posudku o výsledku dopravně psychologického vyšetření. (10)

Dopravně psychologické vyšetření trvá obvykle kolem 4 až 5 hodin. Posudek s výsledkem dopravně psychologického vyšetření (Obr. 8) žadatel většinou obdrží ihned po ukončení vyšetření. Posuzovaná osoba může být:

- a) psychicky způsobilá k řízení motorových vozidel,
- b) psychicky způsobilá k řízení motorových vozidel s podmínkou,
- c) psychicky nezpůsobilá k řízení motorových vozidel.

**Výstupový protokol
specializovaného vyšetření.**

Toto bylo realizováno ve smyslu zákona č. 411/2005 Sb. § 87a

Rodné číslo: **820701474**
 Jméno a příjmení řidiče **Jan Novák**
 Vyšetřen dne: 20.08.2006

Jan Novák
Adámkova 55
Hlinsko

Na vědomí:

Uvedený řidič byl vyšetřen EEG, neurologicky a dopravně psychologicky. Cílené diagnostické postupy byly realizovány zaměřené pro účel vyslovení odborného stanoviska specifické zdravotní způsobilosti řidiče k výkonu jeho profese.

Souhrnný závěr provedených vyšetření:

Anamnestická data, objektivní neurologický nálezn a EEG nálezn nesvědčí pro přítomnost poruchy centrálního nervového systému, která by znemožňovala profesionální řízení motorových vozidel. Dopravně psychologické vyšetření, neurologické a EEG vyšetření prokázalo způsobilost uvedeného pro výkon profese podle § 87 zákona č. 411/2005 Sb.

Z výsledků všech uvedených vyšetření lze konstatovat specifickou způsobilost jmenovaného k výkonu řidičské profese - řízení motorových vozidel podle § 87 zákona č. 411/2005 Sb.

Autorizovanou kopii závěrů všech provedených vyšetření zašleme poštou na vyžádání praktickému lékaři řidiče.

MUDr. Ladislav Pazdera /neurolog/ Podpis: _____
 MUDr. Oldřich Vyšata /neurolog/ Podpis: _____
 Mgr. et. Mgr. Aleš Jelinek /psycholog/ Podpis: _____

Datum : 1.9.2006

Vystavil: Pavla Votroubková

NEUROPS s.r.o. - DIČ: CZ27496362

NEUROPS s.r.o. - CENTRUM NEUROLOGICKO - PSYCHOLOGICKÉ PÉČE
 Specializované pracoviště pro poskytování zdravotní způsobilosti řidičů
 Pátekova, Jiráskova 128b, 516 01 Ralsko nad Kladnem
www.neurops.cz info@neurops.cz T: 739 01 03 03



Obrázek 8 Protokol dopravně psychologického vyšetření Zdroj: Úprava a foto autor

Na obrázku (Obr. 8) je výsledek dopravně psychologického vyšetření včetně EEG vyšetření, které muselo být podle zákona č. 411/2005 Sb. (13) součástí vyšetření v roce 2006. V současné době (2017) není povinnost podle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů (5), při dopravně psychologickém vyšetření provádět EEG vyšetření. Tato povinnost provádění EEG vyšetření zanikla dne 1. srpna roku 2011 díky zákonu č. 133/2011 Sb. (14)

Pokud nastane situace, že je osoba psychicky způsobilá s podmínkou, psycholog je povinen uvést podmínku. Pokud je osoba psychicky nezpůsobilá k řízení motorových vozidel, psycholog musí uvést důvod, proč tomu tak je. V případě neúspěšného pokusu lze psychotesty opakovat nejdříve po 3 měsících ode dne konání vyšetření. Cena za dopravně

psychologické vyšetření se pohybuje v rozmezí od 2 000 Kč do 4 000 Kč. Vždy záleží na podmínkách konkrétního dopravního psychologa. (10) Náklady na dopravně psychologické vyšetření si ve většině případů hradí sám řidič.

Podle názoru autora je rozsah dopravně psychologického vyšetření v pořádku. Jediné, s čím nemůže souhlasit, je cena za provedení tohoto vyšetření. Návrh změny pro cenu dopravně psychologického vyšetření je uveden v kapitole 2.2.

Po splnění podmínek uvedených v kapitolách 1.1 a 1.2 zbývá splnit už jenom dvě podmínky, a to je profesní způsobilost a získání karty řidiče do digitálního tachografu, kterým jsou již v současné době (2017) nákladní vozidla standardně vybavena. V případě řidiče mezistátní silniční nákladní dopravy přibývá ještě jedna podmínka navíc – řidič musí být držitelem „**Mezinárodního řidičského průkazu.**“ Podmínky popsané v kapitolách 1.1 a 1.2 jsou jakousi základnou pro řidiče, který se chce stát profesionálním řidičem. Profesní způsobilost, karta řidiče a případně mezinárodní řidičský průkaz jsou věci, díky kterým se z žadatele stane lidově řečeno „papírově“ plnohodnotný profesionální řidič, protože má všechna potřebná oprávnění a způsobilosti. Na druhou stranu je řidičem bez praxe, což může potencionální zaměstnavatel vidět jako problém.

1.3 Profesní způsobilost

Profesní způsobilost řidiče je nezbytně nutná podmínka pro každého profesionálního řidiče, který je držitelem řidičského oprávnění pro skupiny C, C+E, D, D+E a jejich podskupiny (C1, C1+E, D1, D1+E). Získaná odborná způsobilost pro řízení motorových vozidel platí pro řízení všech vozidel v rámci daného druhu dopravy (nákladní nebo osobní), k jejichž řízení řidiče opravňují získaná řidičská oprávnění. Jestliže tedy řidič získá odbornou způsobilost například pouze jako držitel řidičského oprávnění skupiny C1, nemusí již odbornou způsobilost znovu získávat pro řízení dalších skupin vozidel v oblasti nákladní dopravy (skupiny C, C+E a C1+E). Pokud stejný řidič chce řídit vozidlo osobní dopravy (např. vozidlo, k jehož řízení opravňuje řidičské oprávnění skupiny D), musí absolvovat zvláštní část vstupního školení pro řízení vozidel osobní dopravy. Profesní způsobilost se tedy vždy získává pro všechna vozidla v rámci daného druhu dopravy, tedy nákladní nebo osobní.

Pro získání profesní způsobilosti pro řízení silničních nákladních vozidel je opět žadatel povinen splnit hned několik podmínek. První zásadní podmínkou je ta, že žadatel již musí být držitelem skupiny řidičského oprávnění pro skupiny C nebo C+E. Tato situace řeší druhou

podmínku, a to věk žadatele. Minimální věkové hranice žadatele je stejná jak pro získání řidičského oprávnění pro skupiny C a C+E, tak pro získání profesní způsobilosti – tedy dovršených 21 let věku. Ve výjimečných případech lze přijmout k výuce a výcviku i osobu, která dovršila 18 let a je držitelem potřebných řidičských oprávnění (C1, C1+E, C, C+E). Výjimečným případem je myšlen fakt, že na středních odborných školách a středních odborných učilištích je mnohdy žákům umožněno získat řidičské oprávnění pro skupiny C a C+E v rámci jejich studia. Díky tomu, že délka studia na středních odborných školách bývá standardně čtyřletá a na středních odborných učilištích dokonce tříletá, žáci mnohdy nestihnou dovést 21 let věku. Mají tedy výjimku – je jim umožněno tato řidičská oprávnění získat již v 18 letech. Profesní způsobilost tito žáci mohou rovněž získat již v 18 letech. Opět mají výjimku, a to tentokrát v rámci rozsahu školení – v kapitole 1.4.2 je tato problematika blíže specifikována.

Pro přijetí k výuce a výcviku je nutné, aby žadatel vyplnil přihlášku. Forma přihlášky pro přijetí k výuce a výcviku pro získání profesní způsobilosti není nikde pevně stanovena, tudíž každá autoškola, která má ve své nabídce profesní školení řidičů, může mít svoji vlastní verzi přihlášky. Autor pro představu přikládá obrázek (Obr. 9) takové přihlášky. Přihlášku je možné odeslat elektronicky pomocí emailu nebo je zde i možnost osobního podání v místě sídla dané autoškoly nebo akreditovaného školicího střediska.

Přihláška k výuce a výcviku v rámci vstupního školení
podle §52 a, Zák.247/2000Sb.

Příjmení,jméno,titul **NOVÁK JAN**

datum narození **1.7.1982**

Trvalé bydliště **HLINSKO, ADÁM KOVA 55** PSČ **539 01**

Místní příslušný úřad **DÚ HLINSKO** Telefon **753 358 414**

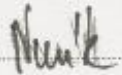
Řidičský průkaz série a číslo **IH 735201K17** Druhy ř. oprávnění **B, C, C+E**

Prof. průkaz pro skupiny **C, C+E**

Přihlašuji se na termín školení : **28.2. 2017**

v **HLINSKU** dne: **6.2. 2017**

Přihláška musí být doručena školícímu středisku nejméně 10 pracovních dní před termínem školení!

podpis řidiče 

Poznámka: 1) Podle zákona lze přijmout na školení jen řidiče, který podá písemnou přihlášku.
2) Přihláška musí být doručena školícímu středisku nejméně 10 pracovních dní před termínem školení.
3) Řidič odpovídá za správnost a čitelnost vyplněné přihlášky, nutná pro centrální evidenci.

Obrázek 9 Přihláška k výuce a výcviku v rámci vstupního školení Zdroj: (15), vyplnění a foto autor

Podle názoru autora **jsou podmínky pro přijetí žadatele k výuce a výcviku k získání profesní způsobilosti v pořádku.** Jinými slovy – podmínky pro přijetí k výuce a výcviku pro získání profesní způsobilosti se nedají moc upravovat nebo měnit, jsou totiž ze značné části závislé na podmínkách získání řidičských oprávnění pro skupiny C a C+E a vychází z nich. **Autor velice oceňuje tu skutečnost, že zde žádný zákon neukládá povinnost pro žadatele,** aby znovu musel navštívit svého praktického lékaře a předkládat další lékařský posudek o tom, že je opět zdravotně způsobilý. Jediné, co autor považuje za špatné, je to, že neexistuje žádný jednotný formulář přihlášky pro přijetí k výuce a výcviku pro získání profesní způsobilosti. Na druhou stranu měl autor možnost vidět hned několik typů převážně online přihlášek pro přijetí k výuce a výcviku na stránkách různých autoškol a akreditovaných školicích

středisek a přiklání se k tomu názoru, že jsou vytvořeny jednoduše a žádný z žadatelů by neměl mít zásadní problém s jeho správným a rychlým vyplněním.

1.4 Školení profesionálních řidičů

Profesní školení řidičů probíhá ve většině případů formou skupinových lekcí s instruktorem podle předepsaného plánu a počtu hodin, které jsou stanoveny zákonem č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel ve znění pozdějších předpisů (7). Školení řidičů z povolání probíhá v akreditovaných školicích střediscích. Profesní školení klade důraz zejména na novinky v dopravních předpisech, které v nedávné době vešly v platnost nebo teprve v platnost vejdou, dále novinky z mezinárodní dopravní legislativy – Nařízení č. 561/2006 (1) a Dohoda AETR (2), zásady bezpečné jízdy a další předpisy upravující mimo jiné také doby řízení a povinných přestávek. (16) V současné době (2017) je již pravidlem, že součástí školení bývá také diskuze a multimediální výuka, ke které se používají interaktivní tabule. Profesní školení řidičů se dá rozdělit hned do několika skupin.

Pro tuto práci budou zásadní tři základní typy školení, a to vstupní školení základní a rozšířené a školení pravidelné. Pro úplnost jsou v kapitole 1.4 uvedeny všechny typy školení, které vedou k získání nebo obnovení profesní způsobilosti k řízení silničních nákladních vozidel. Autor se rozhodl pro jejich uvedení v této práci, protože se jedná o způsoby získání profesní způsobilosti, které v praxi nejsou nijak neobvyklé.

1.4.1 Vstupní školení – základní

Jako první školení, které přichází v úvahu pro budoucího profesionálního řidiče, je školení vstupní – základní.

Vstupní základní školení pro získání profesní způsobilosti má standardní rozsah 140 hodin. Týká se řidičů skupin C1, C, C1+E, C+E od 21 let a řidičů skupin D1, D1+E, D, D+E až od 24 let. Profesní školení řidičů bývá obvykle prováděno formou teoretické výuky a odborného výcviku. Teoretická výuka představuje 130 hodin z celkového časového fondu, na odborný výcvik tedy zbývá 10 hodin. Podle vyhlášky č.156/2008 Sb., o zdokonalování odborné způsobilosti řidičů (17) je nejvyšší počet účastníků jednoho kurzu maximálně 30 osob. Vstupní školení se provádí formou výuky a výcviku a je zakončeno zkouškou z profesní způsobilosti řidičů na dopravním úřadě.

Předmětem výuky je získání a prohloubení znalostí z oblastí:

- a) *teorie pokročilého racionálního řízení a zásad bezpečné a defenzivní jízdy* – představuje výuku naložení vozidla s ohledem na pravidla bezpečnosti a řádné užívání vozidla se zaměřením na síly působící na vozidlo v pohybu, hlavní skupiny věcí vyžadující zabezpečení, dále informace o upínací a zajišťovací technice,
- b) *uplatnění vnitrostátních a mezinárodních právních předpisů vztahujících se k silniční dopravě* – podrobné seznámení řidičů s Nařízením č. 561/2006 (1) a Dohodou AETR (2), dále výuka předpisů ze zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (18), informace o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (19) a nákladním listu CMR,
- c) *bezpečnosti provozu a ekologického provozu vozidla* – jedná se většinou o efektivní využití vozidla při jízdě, zahrnuje zejména snahu o regulaci spotřeby pohonných hmot a jiných provozních kapalin a směsí během přepravy,
- d) *poskytování služeb a logistiky* – v této části dochází k seznámení řidičů se základními pojmy v logistice, úlohou logistiky, dopravními trendy, vše zaměřeno hlavně na řidiče, spedici a struktury distribučních a obchodních řetězců,
- e) *hospodářského prostředí a organizace dopravního trhu* – tato část poskytuje informace o tom, jaké jsou nároky na přepravu, zvláštnosti a principy podnikání v dopravě, informace o přepravě a přepravních výkonech, vztah silniční dopravy k ostatním druhům dopravy a pomocné dopravní činnosti (například manipulace s nákladem a skladování) nebo dopravní specializace (například přeprava cisternovými vozidly),
- f) *sociálně-právního prostředí v silniční dopravě* – tato část podává řidičům informace se zaměřením na kvalitu služby poskytované řidičem ve vztahu k důležitosti pro podnik, obchodní a finanční následky právního sporu, práva a povinnosti řidičů při školení, informace o živnostech, přepravních dokladech a spedici,
- g) *zdravotních rizik a jejich předcházení v provozu na pozemních komunikacích* – v této části je opět zahrnuta výuka a prohlubování znalostí zdravotní, poskytují se informace o nebezpečí silničního provozu a pracovních úrazech, statistiky nehod v silničním provozu, informace o účincích alkoholu, drog nebo jiných návykových látek a léků, které mohou ovlivnit chování nebo psychický nebo zdravotní stav řidičů, vliv úlohy základního pracovního a odpočinkového cyklu,

h) *prevence a řešení mimořádných událostí v provozu na pozemních komunikacích* – cílem této části je řidičům vštěpovat základy chování podle jejich osobních možností při řešení jiných než běžných situací vyplývajících z provozu. (17)

Předmětem odborného výcviku v rámci základního vstupního školení je výcvik s praktickou aplikací znalostí o řízení silničního nákladního vozidla. Výcvik je zaměřen na jízdu v běžném provozu, jízdu po dálnici nebo pozemní komunikaci o více jízdnicích pružích v jednom směru jízdy, zajíždění (couvání) k nakládací rampě a jízdu s nákladem. Výcvik musí být prováděn tak, aby nemohlo dojít k narušení bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Vždy se klade největší důraz na správné reakce řidiče při neobvyklých nebo krizových situacích, které mohou nastat a běžně nastávají v provozu na pozemních komunikacích – **autor tuto skutečnost pokládá za velmi důležitou** a hodnotí ji rozhodně kladně, jedná se o poslední část výcviku, při které je řidič během jízdy pod dozorem učitele autoškoly, pak už se bude muset spolehnout pouze sám na své schopnosti. Další důležitou částí je i procvičování ovládnutí brzdového systému během normální jízdy a procvičování ovládnutí brzdění při situacích krizových. (17) Dochází zde i k procvičování rozjezdů a řazení rychlostních stupňů v extrémních podmínkách (například jízda do prudkých stoupání nebo klesání), ovšem tyto činnosti již mnohdy většina řidičů bezpečně ovládá, protože jsou držiteli řidičského oprávnění pro skupinu C, často i C+E a tyto dovednosti již byly součástí výcviků v autoškole.

Pokud je řidič již držitelem řidičského oprávnění skupiny C+E nebo podskupiny (C1+E), je povinnou součástí výcviku procvičování spojování jízdní soupravy, kontroly propojení (kontrola správného spojení nákladního a přípojného vozidla, kontrola propojení elektrického vedení a vzduchového vedení a jejich funkčnost), zajištění odstavených přívěsů a návěsů (pomocí zakládací klínů) a jízdy vpřed a vzad v zúženém profilu vozovky. Dále doba řízení pro řidiče se skupinou řidičského oprávnění C+E nebo podskupinou (C1+E) musí být minimálně 60 % s návěsem nebo přívěsem. Celý výcvik musí trvat minimálně 10 hodin. Z těchto 10 hodin lze 4 hodiny nahradit jízdou na trenažeru. (17)

Cena vstupního základního školení není nikde pevně stanovena. Autoškoly a akreditovaná školicí střediska si ji tedy mohou určovat samy. Průměrně se cena za tento typ školení pohybuje v rozmezí 20 až 25 000 Kč. (20) Vstupní základní školení profesní způsobilosti se zakončuje zkouškou na dopravním úřadě podle trvalého bydliště žadatele. Podrobný průběh celé zkoušky je popsán v kapitole 1.4.6.

Pro lepší přehled a orientaci v časové náročnosti základního vstupního školení autor vytvořil tabulku (Tab. 1), ve které je přiřazen určitý počet hodin z celkového počtu k jednotlivým okruhům, které jsou následně předmětem zkoušky na dopravním úřadě.

Tabulka 1 Okruhy pro profesní školení - základní

Okruhy	Časová náročnost (hodiny)
Teorie pokročilého racionálního řízení a zásady bezpečné a defenzivní jízdy	26
Uplatnění vnitrostátních a mezinárodních právních předpisů vztahujících se k silniční dopravě	26
Bezpečnost provozu a ekologického provozu vozidla	22
Poskytování služeb a logistiky	9
Hospodářské prostředí a organizace dopravního trhu	7
Sociálně-právní prostředí v silniční dopravě	7
Zdravotní rizika a jejich předcházení v provozu na pozemních komunikacích	13
Prevence a řešení mimořádných událostí v provozu na pozemních komunikacích	20
Odborný výcvik	10
CELKEM	140

Zdroj: (17), autor

Pozn. Časová náročnost se skládá ze součtu počtu hodin společné části pro profesní způsobilost nákladní a osobní a počtu hodin částí školení určených pouze pro skupiny C1, C1+E, C, C+E.

Autor hodnotí kladně průběh výuky a výcviku při základním vstupním školení profesní způsobilosti. Autor nesouhlasí s tím, že cena za toto vstupní školení není nijak pevně stanovena. Tím pádem si autoškoly a akreditovaná školicí střediska mohou cenu nastavovat dle libosti. Pole názoru autora je délka trvání kurzu 140 hodin zbytečně zdlouhavá, protože při 8 hodinách na den trvá kurz přibližně 18 pracovních dní (přibližně 1 měsíc). Návrh změn je uveden v kapitole 2.3.

1.4.2 Vstupní školení – rozšířené

Vstupní rozšířené školení pro získání profesní způsobilosti má standardní rozsah 280 hodin. Týká se řidičů skupin C1, C, C1+E, C+E od 18 let a řidičů skupin D1, D1+E, D, D+E už od 21 let. Toto školení je tedy určeno pro jedince, jejichž věk se pohybuje v rozmezí od 18 do 21 let a jsou držiteli řídičského oprávnění skupiny C nebo C+E nebo podskupin (C1, C1+E). Toto školení je určeno zejména žákům středních odborných škol nebo učilišť. Podle názoru autora je počet uchazečů, kteří by absolvovali toto školení z vlastní vůle, minimální. Tento typ vstupního rozšířeného školení probíhá stejnou formou jako školení vstupní základní, tedy formou teoretické výuky a odborného výcviku. Teoretická výuka představuje 260 hodin z celkového časového fondu, na odborný výcvik tedy zbývá 20 hodin. Okruhy, které jsou součástí tohoto školení, jsou naprosto stejné jako v základním vstupním školení. Jedná se tedy o teorii pokročilého racionálního řízení a zásady bezpečné a defenzivní jízdy, uplatnění vnitrostátních a mezinárodních právních předpisů vztahujících se k silniční dopravě, bezpečnost provozu a ekologického provozu vozidla, poskytování služeb a logistiky, hospodářské prostředí a organizace dopravního trhu, sociálně – právní prostředí v silniční dopravě, zdravotní rizika a jejich předcházení v provozu na pozemních komunikacích, prevence a řešení mimořádných událostí v provozu na pozemních komunikacích.

Opět doba řízení pro řidiče se skupinou řídičského oprávnění C+E nebo podskupinou (C1+E) musí být minimálně 60 % s návěsem nebo přívěsem. Celý výcvik musí trvat minimálně 20 hodin. Z těchto 20 hodin lze 8 hodiny nahradit jízdou na trenažeru. (17)

Cena vstupního rozšířeného školení není nikde pevně stanovena. Autoškoly a akreditovaná školicí střediska si ji tedy mohou určovat samy. Průměrně se cena za tento typ školení pohybuje v rozmezí 25 až 30 000 Kč. (20) Vstupní rozšířené školení profesní způsobilosti se zakončuje stejně, jako školení vstupní základní, a to zkouškou na dopravním úřadě podle trvalého bydliště žadatele.

Rozdílné oproti základnímu vstupnímu školení jsou počty hodin, které jsou přiřazeny k jednotlivým okruhům. Autor opět pro lepší představu a orientaci v časové náročnosti vstupního rozšířeného profesního školení vytvořil tabulku (Tab. 2).

Tabulka 2 Okruhy pro profesní školení - rozšířené

Okruhy	Časová náročnost (hodiny)
Teorie pokročilého racionálního řízení a zásady bezpečné a defenzivní jízdy	65
Uplatnění vnitrostátních a mezinárodních právních předpisů vztahujících se k silniční dopravě	46
Bezpečnost provozu a ekologického provozu vozidla	40
Poskytování služeb a logistiky	20
Hospodářské prostředí a organizace dopravního trhu	19
Sociálně-právní prostředí v silniční dopravě	15
Zdravotní rizika a jejich předcházení v provozu na pozemních komunikacích	25
Prevence a řešení mimořádných událostí v provozu na pozemních komunikacích	30
Odborný výcvik	20
CELKEM	280

Zdroj: (17), autor

Pozn. Časová náročnost se skládá ze součtu počtu hodin společné části pro profesní způsobilost nákladní a osobní a počtu hodin částí školení určených pouze pro skupiny C1, C1+E, C, C+E.

Autor se k tomuto typu školení staví kriticky. Naprosto nesouhlasí s počtem hodin, které žadatel musí absolvovat. Podle názoru autora je samotný průběh a obsah tohoto školení v pořádku, ovšem jako velký problém vnímá právě rozsah školení. Návrh změny týkající se této problematiky je uveden v kapitole 2.4.


Následně poté, co žadatel absolvuje vstupní školení (základní nebo rozšířené), získá od autoškoly nebo akreditovaného školicího střediska „**Potvrzení o absolvované výuce a výcviku.**“ (Obr. 10) Tento formulář je povinen vystavit provozovatel autoškoly nebo akreditovaného školicího střediska. Toto potvrzení žadatel dále využije na dopravním úřadě, protože jeho předložení je jednou z podmínek pro možnost vykonání zkoušky profesní způsobilosti.

Školící středisko... AUTOŠKOLA HLINSKO
Evidenční číslo žadatele... 0217A

**Potvrzení
o absolvované výuce a výcviku**

Pan/pani... JAN NOVA'K nar. 1.7.1982
bytem... HLINSKO, ADA'YKOVA 55
absolvoval/a dne 4.4.2017 v rámci zdokonalování odborné způsobilosti řidičů
vstupní školení pro skupiny... C, C+E
v rozsahu... 140 hodin.

V HLINSKU dne 4.4.2017

Razítko a podpis provozovatele školícího střediska
RAZÍTKO 

Obrázek 10 Potvrzení o absolvované výuce a výcviku

Zdroj: (17), vyplnění a foto autor

Autor je toho názoru, že **formulář potvrzení o absolvované výuce a výcviku je v pořádku**. Je jednoduchý, snadno a rychle se vyplní, obsahuje pouze nejnútnejší kolonky pro vyplnění základních informací. Autor chválí skutečnost, že podoba tohoto formuláře je pevně stanovena v příloze č. 5 vyhlášky č. 156/2008 Sb., o zdokonalování odborné způsobilosti řidičů. (17) Autor tedy neshledává důvod pro jakoukoli změnu tohoto formuláře.

1.4.3 Pravidelné školení

Toto pravidelné školení profesní způsobilosti musí profesionální řidič pravidelně každoročně absolvovat v případě, že řídí vozidlo skupiny C, C+E, D, D+E a podskupin. Náplň pravidelného školení je stanovena na celých 35 hodin, které musí řidič absolvovat v pěti letech. To znamená, že by měl každý rok absolvovat školení v délce sedmi hodin a to vždy v podobě

jednodenního kurzu. V praxi to tak standardně probíhá. Na druhou stranu není žádným zákonem ani vyhláškou pevně stanoveno, že se tohoto školení musí účastnit každoročně. Řidič se může účastnit pěti po sobě jdoucích školení v době trvání 7 hodin na každý kurz a tím splní povinné školení v rozsahu 35 hodin během pěti let. Tento druh školení již neobsahuje žádné přezkoušení, jinými slovy – úspěšné absolvování školení je podmíněno pouze účastí řidiče. Smyslem tohoto školení je, aby si profesionální řidič každoročně osvěžil své znalosti v jednotlivých tématech a doplnil je o novinky v silničním provozu. Učební osnova pravidelného školení navazuje na učební okruhy vstupního školení, které autor již zmiňoval v kapitolách 1.4.1 a 1.4.2. Tyto okruhy jsou pro potřeby pravidelného školení profesionálních řidičů rozšířeny a doplněny o aktuální témata z oblastí:

- a) pravidla silničního provozu, výklad a použití v praxi,
- b) dopravní předpisy jiných států,
- c) teorie zásad bezpečné jízdy,
- d) defenzivní přístup k řízení motorových vozidel,
- e) technika současných motorových vozidel,
- f) vliv pneumatik na bezpečnost,
- g) převzetí nákladu, naložení, upevnění a předání,
- h) základní znalosti s manipulací nebezpečného zboží,
- i) mezinárodní doprava

Vyhláška č. 156/2008 Sb., o zdokonalování odborné způsobilosti řidičů (17) opět stanovuje maximální počet zúčastněných řidičů v rámci jednoho kurzu na 30 osob. Cena pravidelného školení pro profesionální řidiče je 1 000 Kč. (20) Řidiči jsou vždy povinni se na toto školení sami přihlásit. Většina autoškol a akreditovaných školicích středisek přijímá přihlášky řidičů na školení online přes svoje webové stránky nebo pomocí emailu. Řidič může rovněž provést přihlášení telefonicky nebo osobně v budově autoškoly nebo akreditovaného školicího střediska. Termíny konání pravidelných školení jsou zpravidla vypisovány na webových stránkách autoškol. Každá autoškola si může vypisovat termíny školení podle svých vlastních možností. Žádný zákon ani vyhláška neupravuje minimální ani maximální počet kurzů, neupravuje ani jejich periodičnost. Standardně se vypisují kurzy i o víkendech, většinou každý týden, nebo jednou za dva týdny. Nabídka termínů je z velké části závislá

na popřávce po školení. Pro příklad je v této práci uveden obrázek (Obr. 11), na kterém jsou uvedeny termíny konání pravidelného profesního školení.

**TERMÍNY PRAVIDELNÉHO ŠKOLENÍ PRO ŘIDIČE,
KTEŘÍ MAJÍ PLATNÝ PRŮKAZ PROFESNÍ ZPŮSOBILOSTI
PŘÍPADNĚ ZÁZNAM O ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI V ŘIDIČSKÉM PRŮKAZU**

/v rozsahu 7 vyučovacích hodin/

**O VELKÝCH PRÁZDNINÁCH (ČERVENEC, SRPEN) NEBUDOU TERMÍNY VYPISOVÁNY.
POUZE PRO VĚTŠÍ SKUPINY. DĚKUJI ZA POCHOPENÍ**

poslední aktualizace: 3.3.2017 8:00

DATUM ROK 2017	DEN	ČAS ŠKOLENÍ	POČET VOLNÝCH MÍST maximálně 30 účastníků
18.3.	sobota	7:30 - 13:20	obsazeno
24.3.	pátek	7:30 - 13:20	3
25.3.	sobota	7:30 - 13:20	obsazeno
21.4.	pátek	7:30 - 13:20	25
22.4.	sobota	7:30 - 13:20	24
6.5.	sobota	7:30 - 13:20	21
19.5.	pátek	7:30 - 13:20	26
termíny jsou vypisovány	dle zájmu		

Seznam účastníků se **uzavírá 8 dní** před konáním školení.
Dva pracovní dny před školením, lze provést **operativní změny** v seznamu řidičů.

Potřebné náležitosti řidiče pro pravidelné školení:
 - vyplněný tiskopis **Přihláška k pravidelnému školení** (vyplňte na místě)
 - platný řidičský průkaz
 - platný průkaz profesní způsobilosti řidiče příp. záznam o odborné způsobilosti v ŘP

Obrázek 11 Termíny konání pravidelného profesního školení

Zdroj: (21), úprava a foto autor

Autoškola nebo akreditované školicí středisko má povinnost nahlásit konání pravidelného školení příslušnému obecnímu úřadu podle místa svého sídla na odbor dopravy nejpozději pět pracovních dní před dnem konání pravidelného školení.

Výsledkem absolvování pravidelného školení je formulář „**Potvrzení o absolvování pravidelného školení.**“ (Obr. 12)

**Potvrzení
o absolvování pravidelného školení**

pan/paní: **Jan Novák** nar. **1. 7. 1982**

bytem: **Adámkova 55, Hlinsko**

absolvoval/a pravidelné školení v rámci zdokonalování odborné způsobilosti řidičů

Datum	Školící středisko
28.11.2014	Evidenční číslo: 055P/10-2014/E-07/1416 AUTOŠKOLA Chrudim spol. sr.o. Masarykovo nám. 57, 537 01 Chrudim IČ: 46508201, DIČ: CZ46508201 Tel.: 00420 775 999 775 Razítko a podpis
28 - 11 - 2015	Evidenční číslo <i>0437/11-2015/E-07/013</i> AUT.ŠKOLA CHRUDIM spol. s r.o. Masarykovo nám. 57, 537 01 Chrudim IV IČ: 465 08 201 DIČ: CZ46508201 TEL.: 489 423 388 Razítko a podpis
26 - 11 - 2016	Evidenční číslo <i>0287/11-2016/E-07/1153</i> AUT.ŠKOLA CHRUDIM spol. s r.o. Masarykovo nám. 57, 537 01 Chrudim IV IČ: 465 08 201 DIČ: CZ465082-1 TEL.: 489 423 388 Razítko a podpis
	Evidenční číslo Razítko a podpis
	Evidenční číslo Razítko a podpis

Obrázek 12 Potvrzení o absolvování pravidelného školení

Zdroj: Úprava a foto autor

Do tohoto formuláře (Obr. 12) se vždy po absolvování pravidelného školení zapíše datum, kdy pravidelné školení proběhlo. Uvádí se ještě identifikační údaje autoškoly nebo akreditovaného školícího střediska spolu s razítkem a podpisem odpovědné osoby. Tabulka ve formuláři obsahuje pět volných řádků. Po každém absolvovaném pravidelném školení se řidiči do tohoto formuláře vyplní jeden řádek. Když nastane situace, že má řidič vyplněné všechny řádky formuláře, musí zajít na dopravní úřad podle místa svého trvalého bydliště. Na základě tohoto formuláře mu dopravní úřad prodlouží dobu platnosti profesní způsobilosti

o pět let. Datum, do kdy je profesní způsobilost platná a pro jaké skupiny řídičského oprávnění platí, je zapsána na zadní straně řídičského průkazu. (Obr. 14)

Autor hodnotí průběh, náplň a i samotnou myšlenku pravidelného školení profesní způsobilosti velice kladně. Souhlasí s rozsahem školení i s cenou, kterou inkasuje ten, kdo školení provede. Autor znovu oceňuje tu skutečnost, že formulář o potvrzení o absolvování pravidelného školení má pevně stanovenou podobu, která je uvedena v příloze č. 6 vyhlášky č. 156/2008 Sb., o zdokonalování odborné způsobilosti řídičů. (17) Autor tedy neshledává žádný důvod, kvůli kterému by mělo dojít ke změně průběhu nebo náplně pravidelného profesního školení.

1.4.4 Rozšiřující školení

Tento druh školení je určen pro řídiče, kteří jsou již držiteli profesní způsobilosti a chtějí si ji rozšířit o další skupinu. Pro rozšíření profesní způsobilosti ze skupiny C na D (včetně podskupin) a naopak je nutné absolvovat rozšiřující školení v rozsahu 45 hodin. (7) Cena tohoto školení je 9 000 Kč. (20)

1.4.5 Obnovovací školení

Tento typ školení je určen pro řídiče, kteří již vlastnili řídičské oprávnění skupiny C nebo CE před 10. 9. 2009. V tomto případě platí, že musí absolvovat tzv. „zkrácené vstupní školení“ v rozsahu 35 hodin. Nemusí tedy absolvovat vstupní školení v plném rozsahu a skládat zkoušku. Toto školení využijí řídiči, kteří se v posledních letech této činnosti nevěnovali a chtěli by s ní opět znovu začít nebo řídiči, kteří mají propadlou profesní způsobilost. (7) Cena takového školení je 6 000 Kč. (20)

Druhy školení uvedené v kapitolách 1.4.4 a 1.4.5 neslouží pro získání profesní způsobilosti novým profesionálním řídičům – tedy řídičům, kteří nikdy nebyli držiteli řídičského oprávnění skupiny C nebo podskupin a profesní způsobilosti. **Autor je uvádí v této práci pro kompletní přehled dostupných druhů profesních školení.** Jelikož jsou tyto dva typy školení uvedeny pouze pro ucelenost, autor se k nim dále více nevyjadřuje.

1.4.6 Zkouška profesní způsobilosti

Po úspěšném absolvování školení profesní způsobilosti následuje zkouška na příslušném dopravním úřadě podle místa trvalého bydliště žadatele. Zkouška profesní

způsobilosti se týká vstupního (základního i rozšířeného) a rozšiřujícího školení. Pravidelné a obnovovací školení se zkouškou nezákončuje. Žadatel je povinen podat písemnou žádost (Obr. 13) na příslušný dopravní úřad. Dopravní úřad musí zajistit konání zkoušky do 30 dnů od doručení písemné žádosti.

ŽÁDOST
o vykonání zkoušky z profesní způsobilosti řidičů
dle § 52b zákona č. 347/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů v platném znění

Žádám o vykonání zkoušky z profesní způsobilosti řidičů:
Žadatel: *(jméno a příjmení)* Jan Novák

Datum narození: . .

Adresa trvalého bydliště: *(ulice, č.p.)* Adámkova 55
(PSČ, město) 53901 Hlinsko

K žádosti se dokládá:

- Potvrzení o absolvované výuce a výcviku
- Doklad o zaplaceném správním poplatku
- Doklad totožnosti žadatele
- Řidičský průkaz

V Hlinsku dne **25.5.2017**

Nuck
podpis žadatele

Zkouška bude vykonána: dne **29.5.2017**
v: **8⁰⁰** hodin
ve zkušební místnosti Městského úřadu Hlinsko

26.5.2017
datum

RAZÍTKO *Hrudah*
razítko a podpis ŽK

Obrázek 13 Žádost o vykonání zkoušky profesní způsobilosti

Zdroj: Úprava a foto autor

Před tím, než se může zkouška na dopravním úřadě uskutečnit, musí žadatel předložit svůj doklad totožnosti (občasný průkaz nebo pas), řidičský průkaz nebo výpis z evidenční karty řidiče (slouží k tomu, aby žadatel prokázal, že je držitelem příslušných řidičských oprávnění) a potvrzení o absolvované výuce a výcviku. (Obr. 10) Dále je žadatel povinen uhradit správní poplatek ve výši 700 Kč. Zkouška pro získání profesní způsobilosti se skládá pouze z testu, který žadatel vyplňuje na počítači. Zkouška trvá maximálně 90 minut a zahrnuje 80 otázek

rozdělených do 8 tematických okruhů (Tab. 1), kdy z každého okruhu je pro úspěšné vykonání zkoušky zapotřebí správně zodpovědět minimálně 7 z 10 otázek. Každá správná odpověď je hodnocena jedním bodem, při chybné odpovědi se žádný bod neodečítá. (7) Zkouška profesní způsobilosti se skládá pouze z teoretické části, žádnou praktickou část neobsahuje. Díky tomu, že se zkoušky profesní způsobilosti skládají, stejně jako teoretická část zkoušky pro získání řidičského oprávnění pro jakoukoliv skupinu, na počítači, je ihned po ukončení samotné zkoušky znám její výsledek. Pokud nastane situace, že žadatel zkoušku úspěšně nevykoná, může jí opakovat, a to minimálně 5 dní ode dne předchozího pokusu. Na úspěšné složení zkoušky profesní způsobilosti má tři pokusy. Neuspěje-li řidič ani při druhé opakované zkoušce (tedy při třetím pokusu), musí se podrobit opakované výuce z okruhu předmětu, ve kterém neprospěl a následně se musí opět pokusit o úspěšné vykonání zkoušky. Pokud neuspěje ani při tomto pokusu, je žadatel povinen se znovu zúčastnit vstupního školení v celém rozsahu. (17) V případě, že žadatel vykoná zkoušku úspěšně, zkušební komisař vyplní „**Protokol o zkoušce**.“ (Obr. 14) Zkušební komisař je přítomen ve zkušební místnosti po celou dobu trvání zkoušky a dozoruje nad chováním žadatele, aby zkouška byla vykonána poctivě.

Podle názoru autora **jsou požadavky, náplň i průběh zkoušky profesní způsobilosti naprosto v pořádku**. Autor v případě této zkoušky hodnotí velice kladně tu skutečnost, že její úspěšné složení závisí pouze na vykonaném teoretickém testu a není již potřebné skládat zkoušku praktickou, tudíž jízdu vozidlem. Autor si totiž myslí, že žadatel při rozšiřování svých řidičských oprávnění o skupiny C a C+E je již dostatečně zručný a schopný vozidlo bezpečně ovládat – své schopnosti už prokázal při dvou předchozích závěrečných zkouškách. Autor tedy **neshledává naprosto žádný rozumný důvod, kvůli kterému by bylo potřeba cokoli měnit na průběhu zkoušky profesní způsobilosti** popsané v kapitole 1.4.6. Jediné, co autor pokládá za ne úplně vhodné, je to, že žádost, kterou je žadatel povinen sám podat na příslušný dopravní úřad, nemá pevně stanovenou podobu. Autor však opět viděl hned několik typů této žádosti na webových stránkách autoškol a akreditovaných školicích středisek a zpracování bylo vždy takové, že žádný z žadatelů by neměl mít problém se správným vyplněním. Autor chválí jednotnou podobu „**Protokolu o zkoušce**“ (Obr. 14), který je dostupný v příloze č. 7 vyhlášky č. 156/2008 Sb., o zdokonalování odborné způsobilosti řidičů. (17)

Protokol o zkoušce: 2017-03-000635-00670Z

Žadatel	Jan Novák
Bytem	Adámkova 55, Hlinsko
Číslo řidičského průkazu	řidičské oprávnění C+E

teorie pokročilého racionálního řízení a zásady bezpečné a defenzivní jízdy	Prospěl			
vnitrostátní a mezinárodní právní předpisy vztahující se k silniční dopravě	Prospěl			
bezpečnost provozu a ekologický provoz vozidla	Prospěl			
poskytování služeb a logistiky	Prospěl			
hospodářské prostředí a organizace dopravního trhu	Prospěl			
sociálně-právní prostředí v silniční dopravě	Prospěl			
zdravotní rizika a jejich předcházení v provozu na pozemních komunikacích	Prospěl			
prevence a řešení mimořádných událostí v provozu na pozemních komunikacích	Prospěl			

dne 9.3.2017

Razítko a podpis zkušební komise



Obrázek 14 Protokol o zkoušce

Zdroj: Úprava a foto autor

1.4.7 Získání profesní způsobilosti

Následně poté, co žadatel složí úspěšně zkoušku profesní způsobilosti, musí zajít na příslušný dopravní úřad podle místa svého trvalého bydliště. Obecní úřad obce s rozšířenou působností, odbor dopravy, zapíše žadateli na jeho písemnou žádost do řidičského průkazu profesní způsobilost. Žadatel musí doložit, že:

- a) je občan EU a má trvalý nebo přechodný pobyt v ČR (pomocí občanského průkazu nebo pasu)
- b) je držitelem řidičského oprávnění skupiny C, C+E, nebo jejich podskupin – předložením svého řidičského průkazu nebo výpisem z evidenční karty řidiče (Obr. 7)

- c) absolvoval povinnou výuku v rozsahu vstupního školení (Obr. 10)
- d) složil úspěšně zkoušku z profesní způsobilosti, která nesmí být starší déle než 6 měsíců (Obr. Protokol o zkoušce)
- e) uhradil správní poplatek (poplatek činí 200 Kč) (22)

V současné době (2017) se profesní způsobilost zapisuje na zadní stranu řidičského průkazu do řádku k příslušné skupině (skupinám) řidičského oprávnění do sloupečku číslo 12. (Obr. 15) U příslušných skupin řidičského oprávnění je uvedeno datum, do kdy je profesní způsobilost platná. Dříve (do ledna 2013) byly na dopravním úřadě vydávány speciální průkazy profesní způsobilosti (Obr. 16), na kterých byly identifikační údaje řidiče, na zadní straně se nacházelo také datum, do kdy byla profesní způsobilost platná. Před datem platnosti byl uveden mezinárodní kód 95., který znamenal to, že je řidič profesně způsobilý pro výkon řidiče v silniční nákladní dopravě. Tento kód 95. je stále uváděn před datum na zadní straně řidičského průkazu. Doba platnosti profesní způsobilosti je vždy 5 let.



Obrázek 15 Řidičský průkaz se zapsanou profesní způsobilostí

Zdroj: Úprava a foto autor



Obrázek 16 Průkaz profesní způsobilosti řidiče

Zdroj: Úprava a foto autor

V současné době (2017) se standardně vydává profesní způsobilost tím stylem, že je ve většině případů zaznamenávána přímo do řidičských průkazů. Ovšem průkaz profesní způsobilosti se stále ještě vydává. Dopravní úřad průkaz vydá v případě, že řidič není držitelem řidičského průkazu vydaného Českou republikou nebo nemá na území České republiky trvalé nebo přechodné bydliště. (7)

Autor považuje postup pro získání a zapsání profesní způsobilosti do řidičského průkazu jako standardní úřední postup, který je srovnatelný například s vydáním řidičského průkazu. Autor **oceňuje zejména to, že je profesní způsobilost řidičům zapisována přímo do jejich řidičských průkazů** (integrace profesního průkazu do řidičského) – z toho plyne výhoda, že řidič u sebe nemusí mít tolik jednotlivých průkazů. Díky tomu se například snižuje riziko ztráty průkazu. Autor ovšem podotýká, že kvůli zapsané profesní způsobilosti do řidičského průkazu je nutná výměna řidičského průkazu každých 5 let místo standardních 10 z důvodu trvání platnosti profesní způsobilosti. Autor však tento problém vnímá jako přijatelný. Díky tomu **autor hodnotí postup získání profesní způsobilosti kladně**, tedy nenavrhuje žádnou změnu pro tuto problematiku.

V této situaci, kdy je řidič již držitelem řidičského oprávnění pro skupinu C+E, dopravně psychologického vyšetření a profesní způsobilosti, může se nechat zaměstnat jako řidič silničního nákladního vozidla u dopravní společnosti. Ovšem bude moci jezdit pouze s vozidly, která jsou vybavena analogovým záznamovým zařízením (analogovým tachografem), protože řidič není v tuto chvíli držitelem digitální karty řidiče do digitálního tachografu.

1.5 Digitální karta řidiče

Digitální karta řidiče (Obr. 18) je v současné době (2017) nezbytnou podmínkou pro každého profesionálního řidiče, protože vozidla jsou vybavována místo analogových tachografů tachografy digitálními. Do analogových tachografů se vkládal kotouček, řidič tudíž žádnou kartu nepotřeboval. U digitálních tachografů je tomu jinak. Digitální tachograf zaznamenává právě na digitální kartu práci řidiče nebo řidičů, bezpečnostní přestávky, jinou práci a denní doby odpočinku. Automatické zaznamenávání dalších údajů o jízdě vozidla (ujetá vzdálenost, rychlost) přispívá k bezpečnosti silničního provozu. (1) V současné době (2017) je i jedním z hlavních požadavků zaměstnavatelů na řidiče, aby byli držiteli této karty.

Karta řidiče se vydává na dopravním úřadě (ORP, odbor dopravy) příslušném podle trvalého bydliště žadatele. Žadatel je povinen vyplnit „**Žádost o vydání paměťové karty řidiče.**“ (Obr. 17) Žadatel musí na dopravním úřadě při podání žádosti prokázat, že je držitelem příslušných řidičských oprávnění (předložením řidičského průkazu nebo výpisem z evidenční karty řidiče), žadatel musí mít rovněž trvalý nebo přechodný pobyt v České republice. Žadatel musí k žádosti dodat svoji aktuální fotografii. Správní poplatek, který musí žadatel zaplatit, činí 700 Kč. (22) Dopravní úřad poté vydá digitální kartu řidiče, která je platná pět let. (5) Digitální karta se vždy vydává k platnému řidičskému průkazu, takže pokud je platnost řidičského průkazu v danou chvíli kratší než pět let, digitální kartě bude rovněž omezena platnost podle řidičského průkazu. (1) Dopravní úřad vydá kartu řidiče do 15 dnů ode dne podání žádosti.

Autor **postup získání digitální karty řidiče schvaluje**. Podle názoru autora je vhodným krokem zavádění digitálních tachografů do nákladních vozidel díky tomu, **že je mnohem složitější, pokud je to vůbec možné, nějakým způsobem do tachografu zasahovat** a falšovat tak údaje, jako jsou právě doby řízení a odpočinku. U analogových tachografů je manipulace s údaji jednoduchá a je zde velké riziko toho, že řidiči mohou upravovat údaje na kotoučích s minimální šancí jejich odhalení a postihnutí. Autor rovněž schvaluje formulář „**Žádosti o vydání paměťové karty řidiče,**“ který je jednoduchý a nikdo z žadatelů by neměl mít problém s jeho správným vyplněním. Autor tedy postup popsáný v kapitole 1.5 schvaluje. **Autor doporučuje návrh změny týkající se vydání karty řidiče. Autor navrhuje, aby si žadatel o vydání digitální karty řidiče mohl zažádat na kterémkoliv dopravním úřadě, ne pouze na dopravním úřadě podle místa trvalého bydliště.**

Žádost o vydání paměťové karty řidiče

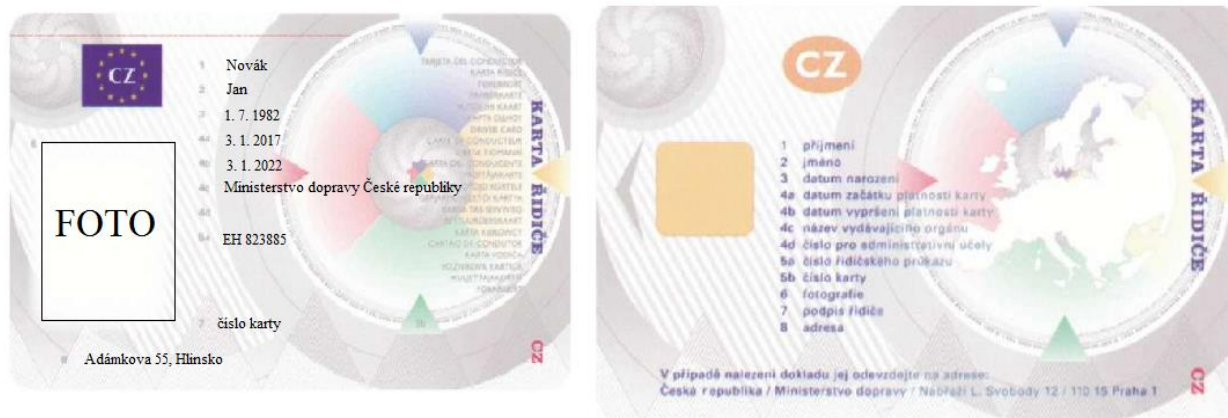
C. ORP:	SIDIO ORP:										
<i>Vyplní žadatel</i>	<i>Vyplní úřad</i>										
Žádám o vydání paměťové karty řidiče											
Důvod žádosti: <table style="display: inline-table; vertical-align: top;"> <tr><td>Nová karta</td><td style="text-align: center;"><input checked="" type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Obnova karty</td><td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Náhrada karty</td><td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Zneplatnění karty</td><td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Souběh</td><td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td></tr> </table>	Nová karta	<input checked="" type="checkbox"/>	Obnova karty	<input type="checkbox"/>	Náhrada karty	<input type="checkbox"/>	Zneplatnění karty	<input type="checkbox"/>	Souběh	<input type="checkbox"/>	C. žádosti RP: <input style="width: 100%;" type="text"/> C. žádosti: <input style="width: 100%;" type="text"/> C. karty: <input style="width: 100%;" type="text"/>
Nová karta	<input checked="" type="checkbox"/>										
Obnova karty	<input type="checkbox"/>										
Náhrada karty	<input type="checkbox"/>										
Zneplatnění karty	<input type="checkbox"/>										
Souběh	<input type="checkbox"/>										
Císlo karty: <input style="width: 100%;" type="text"/>	Fotografie rozměru 35x45mm (CSN 666416)										
Jméno: <input style="width: 100%;" type="text" value="JAN"/>											
Příjmení: <input style="width: 100%;" type="text" value="NOVÁK"/>											
Datum narození: <input style="width: 100%;" type="text" value="1.7.1982"/>											
Místo narození: <input style="width: 100%;" type="text" value="CHRVĎIM"/>											
Série a číslo řidičského průkazu: <input style="width: 100%;" type="text" value="EH 023885"/>	Podpis <small>(nesmí přesáhnout rámeček)</small> <input style="width: 100%; height: 100%;" type="text"/>										
Vydal: <input style="width: 100%;" type="text" value="MĚÚ HLINSKO"/>											
Platný do: <input style="width: 100%;" type="text" value="14.4.2020"/>											
Adresa: <input style="width: 100%;" type="text" value="ADAŇKOVÁ 55, HLINSKO"/>											
Kontaktní údaje											
Telefon: <input style="width: 100%;" type="text"/>											
Email: <input style="width: 100%;" type="text"/>											
Zadatel se prokázal následujícími doklady: <table style="display: inline-table; vertical-align: top;"> <tr><td>Řidičským průkazem</td><td style="text-align: center;"><input checked="" type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Občanským průkazem</td><td style="text-align: center;"><input checked="" type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Cestovním pasem, dokladem o trvalém pobytu</td><td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td></tr> </table>		Řidičským průkazem	<input checked="" type="checkbox"/>	Občanským průkazem	<input checked="" type="checkbox"/>	Cestovním pasem, dokladem o trvalém pobytu	<input type="checkbox"/>				
Řidičským průkazem	<input checked="" type="checkbox"/>										
Občanským průkazem	<input checked="" type="checkbox"/>										
Cestovním pasem, dokladem o trvalém pobytu	<input type="checkbox"/>										
Karta vrácena dne: <input style="width: 100%;" type="text"/>	Císlo karty: <input style="width: 100%;" type="text"/>										
<small>Žadatel svým podpisem potvrzuje správnost vyplněných údajů a prohlašuje, že není držitelem jiné platné paměťové karty řidiče určené pro použití v systému digitální tachograf. Práva a povinnosti držitele paměťové karty řidiče se řídí nařízením Rady EHS 3821/1985, v platném znění, a zákonem č. 351/2000 Sb., v platném znění. (viz www.mdcz.cz)</small>											
Datum: <input style="width: 100%;" type="text"/>	Podpis žadatele:										
Vydání dokladu č.: <input style="width: 100%;" type="text"/>	Datum: <input style="width: 100%;" type="text"/>										
Převzal: <input style="width: 100%;" type="text"/>											

Obrázek 17 Žádost o vydání paměťové karty řidiče

Zdroj: Vyplnění a foto autor

V tuto chvíli má již řidič skoro všechny hlavní podmínky splněny. Ovšem není ještě držitelem mezinárodního řidičského průkazu, který ho opravňuje řídit nákladní automobil mimo území České republiky a Evropské unie. Může se tedy nechat zaměstnat u dopravce jako řidič a řídit nákladní automobil, ovšem pouze po území České republiky a Evropské unie. Autor podobu „**Žádosti o vydání paměťové karty řidiče**“ schvaluje. Žádost je jednoduchá a nikdo z žadatelů by neměl mít problém s jejím správným vyplněním. Autor tedy nenavrhuje žádnou změnu pro tuto žádost. Žádost je dobře dostupná. Autorovi se ji povedlo dohledat na internetových stránkách mnoha městských úřadů. Žádosti jsou dostupné ve formátu wordovského dokumentu nebo ve formátu .pdf. Žádosti je možné vyplnit po jejich vytištění

nebo přímo do wordovského dokumentu. **Autor doporučuje drobnou změnu ve způsobu vyplnění žádosti. Návrhem autora je vyplňování žádosti přímo do interaktivního .pdf souboru dostupného na webových stránkách městských úřadů.**



Obrázek 18 Digitální karta řidiče (přední a zadní strana)

Zdroj: Úprava a foto autor

Autor vzhled digitální karty řidiče schvaluje a nebude navrhovat žádnou změnu. Autor chválí tu skutečnost, že jsou na digitální kartě uvedeny pouze nejn nutnější údaje o řidiči.

1.6 Mezinárodní řidičský průkaz

Mezinárodní řidičský průkaz je podmínkou pro řidiče, kteří budou jezdit do států třetích zemí, tedy zemí mimo Evropskou unii. Mezinárodní řidičský průkaz se nevydává pouze řidičům nákladních automobilů. O jeho vydání může požádat i osoba, která je držitelem řidičského oprávnění pro skupinu B, navštíví nečlenský stát EU a bude v něm řídit vozidlo. Mezinárodní řidičský průkaz České republiky je doplňkovým dokladem k národnímu řidičskému průkazu. Mezinárodní řidičský průkaz vydaný Českou republikou neopravňuje jeho držitele k řízení vozidel na území České republiky. Mezinárodní řidičský průkaz vydá žadateli dopravní úřad (ORP, odbor dopravy) příslušný podle místa trvalého bydliště na základě „**Žádosti o vydání mezinárodního řidičského průkazu.**“ (Obr. 19) Žadatel je povinen společně s žádostí předložit svůj řidičský průkaz a průkaz totožnosti. Musí rovněž k žádosti přiložit svoji aktuální fotografii. Správní poplatek, který je žadatel povinen zaplatit, činí v tomto případě 50 Kč. (22) Dopravní úřad běžně vydává mezinárodní řidičský průkaz na počkání.

ŽÁDOST o vydání mezinárodního řidičského průkazu			
Příjmení: NOVÁK	Jméno: JAN	Titul:	
Rodné číslo:	Datum narození: 1.7.1982	Místo narození: CHRUDIM	
Adresa trvalého pobytu: ADÁMKOVA 55, HLINSKO			
Název státu(ů), který(é) hodláte navštívit: NĚMECKO, RAKOVSKO, TURECKO, ŠVÝCARSKO			
Série a číslo řidičského průkazu: EX 102 379	Vydán kým: HEJ HLINSKO	Dne: 15.3.2017	Platnost do: 15.3.2022
V HLINSKU	dne: 15.3.2017		
Podpis žadatele: Novák			

Obrázek 19 Žádost o vydání mezinárodního řidičského průkazu

Zdroj: Foto autor

Autor schvaluje postup získání mezinárodního řidičského průkazu. Autor **chválí skutečnost, že je mezinárodní řidičský průkaz na dopravním úřadě vydán na počkání.** Jediné, s čím autor nesouhlasí, je to, že žadatel musí přinést svoji aktuální fotografii. Při žádosti o vydání občanského průkazu nebo pasu je běžné, že jsou žadatelé vyfoceni přímo na úřadě. Autor tedy navrhuje, aby to takto probíhalo i v případě mezinárodního řidičského průkazu. Autor je spokojen s podobou „**Žádosti o vydání mezinárodního řidičského průkazu.**“ Podle názoru autora je žádost jednoduchá a nikdo by neměl mít problém s jejím správným vyplněním. Autor tedy na problematice vydávání mezinárodního řidičského průkazu nebude nic měnit.

2 NÁVRHY ZMĚN PRO VÝKON PRÁCE PROFESIONÁLNÍHO ŘIDIČE NÁKLADNÍ DOPRAVY

V této kapitole jsou uvedeny návrhy změn pro podmínky, které musí žadatel splnit pro to, aby se mohl stát profesionálním řidičem.

2.1 Návrh změny pro rozšíření řidičského oprávnění C+E

Tato kapitola se zabývá návrhem změny pro získání rozšíření řidičského oprávnění na skupinu C+E. Hlavním problémem autor označil v kapitole 1.1.4 zdouhavost a zbytečnou finanční náročnost.

Rozsah počtu hodin stanovený pro výuku a výcvik v autoškole pro získání tohoto rozšíření je zbytečně dlouhý. V praxi je běžné, že se žadatelé účastní polo sdružené výuky pro získání řidičského oprávnění C, C+E. Znamená to tedy, že žadatel nejprve absolvuje autoškolu, složí zkoušku na dopravním úřadě a stane se držitelem řidičského oprávnění pro skupinu C. Okamžitě potom následuje další výcvik v autoškole v rozsahu 14 + 12 hodin pro získání oprávnění C+E. Autorovi práce se zdá 14 hodin další teoretické výuky zbytečně dlouhá doba, která jen celý kurz prodražuje. Opět se zde vyučují předpisy o provozu vozidel, ovládání a údržba vozidla, teorie řízení a zásady bezpečné jízdy a zdravotnická příprava. Časový plán 14 hodin se tedy autorovi jeví jako dlouhý. Žadatel prakticky na kurzech uslyší ty samé informace, které zazněly v kurzu pro výuku a výcvik skupiny C. Jediným rozdílem je, že za nákladní auto je připojeno přípojné vozidlo nebo návěs s celkovou hmotností větší než 750 kg. Autor tedy navrhuje, aby teoretická část výuky pro získání řidičského oprávnění byla zkrácena na 7 hodin. Druhou část výuky a výcviku, část praktickou, už autor hodnotí kladně. Rozsah 12 hodin praktických jízd je pro žadatele více než výhodný. Opět se musí seznámit s vozidlem, lépe řečeno jízdní soupravou, která může být mnohdy dvakrát delší, než vozidlo, se kterým doposud jezdil. **Autor navrhuje změnu časového rozsahu praktické výuky.** Navrhuje jejich rozšíření ze současných **12 hodin na 16 hodin**. Podle názoru autora je vhodné, aby se část hodin, o které byla podle návrhu **snížena teoretická část, přidala k praktické výuce**. Jízdní souprava je přeci jen něco jiného než samotný nákladní automobil, a proto by měl být kladen větší důraz na praktickou část tedy na výcvik. Autor je toho názoru, že 12 hodin praktických jízd pod dohledem učitele autoškoly je přiměřená doba pro to, aby se žadatel s jízdní soupravou dostatečně seznámil a naučil se s ní bezpečně zacházet. Ty zbylé

4 hodiny autor navrhuje využít tak, že by během nich učitel naučil žadatele například správně fixovat náklad, připojovat a odpojovat přípojné vozidlo. (Tab. 3) Jednalo by se o aplikaci teorie v praxi, která se stane rutinou žadatele.

Tabulka 3 Návrh změny počtu hodin výcviku

Činnost	Doba trvání
Fixace nákladu	1 hodina
Připojování přípojného vozidla	1 hodina
Odpojování přípojného vozidla	1 hodina
Zajištění odpojeného přípojného vozidla	1 hodina

Zdroj: Autor

Pokud by tedy podle návrhu došlo ke snížení časové náročnosti teoretické výuky ze současných 14 na 7 hodin a rozšíření praktické části z 12 na 16 hodin, znamenalo by to, že i celý kurz pro rozšíření řídičského oprávnění bude levnější. Příčinou levnějšího rozšíření řídičského oprávnění je snížení celkového rozsahu hodin o celé 3 vyučovací hodiny. Autor odhaduje úsporu přibližně 1 000 – 1 500 Kč, což znamená, že cena tohoto kurzu bude namísto 10 000 Kč (8) přibližně 8 500 – 9 000 Kč.

2.2 Návrh změny pro udělení zdravotní způsobilosti

Jak již bylo uvedeno v kapitole 1.1.1, tato kapitola se bude zabývat návrhem autora pro změnu podmínek udělení zdravotní způsobilosti. V kapitole 1.1.1 byl autorem kritizován fakt, že výše ceny vyšetření pro udělení zdravotní způsobilosti pro žadatele o řídičské oprávnění pro jakoukoliv skupinu není nikde pevně stanovena a ani není hrazena ze zdravotního pojištění.

Autor připouští, že není nutné, aby toto vyšetření hradila zdravotní pojišťovna. Ovšem výše ceny za toto vyšetření by podle názoru autora měla být součástí nějakého zákona nebo vyhlášky. Podle názoru autora by mělo dojít k omezení ceny za vyšetření shora, tedy měla by být určena horní sazba za toto vyšetření, tedy cenový strop. Autor navrhuje, aby tato změna byla zakotvena v zákoně č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů do § 85 (5). Toto vyšetření nemůže být samozřejmě provedeno lékařem zadarmo, není hrazeno zdravotní pojišťovnou. Ale přihlédneme-li k faktu, že si lékař například účtuje za provedení vyšetření horní sazbu uvedenou v kapitole 1.1.1, která činí 500 Kč, znamená to pro žadatele nemalé finanční náklady. Dalo by se říci, že žadatel navštíví lékaře kvůli získání zdravotní způsobilosti pro řízení silniční jízdní soupravy minimálně třikrát.

Poprvé pro získání řidičského oprávnění pro skupinu B, následně C a nakonec rozšíření na skupinu C+E. To znamená, že zaplatí lékaři 1 500 Kč za tři stejná vyšetření, která jsou mnohdy prováděna za sebou v krátkých časových intervalech, a není tedy pravděpodobné, že by došlo k významnému zhoršení zdravotního stavu žadatele. Horní sazbu pro toto vyšetření vzhledem k náročnosti si autor představuje v hodnotě od 200 do 300 Kč.

Do § 85 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů, (5) by rovněž mohla být uvedena horní sazba ceny za dopravně psychologické vyšetření. Náplň tohoto vyšetření je pevně zakotvena v zákoně (5), autor tedy nevidí důvod, proč by za stejné vyšetření měli psychologové vybírat různě velké částky. Odpovídající cena za toto vyšetření je podle autora maximálně 2 000 Kč.

Další věcí, se kterou autor nesouhlasí v kapitole 1.2.1, je věková hranice pro každoroční opakování vyšetření pro získání zdravotní způsobilosti.

Dvouletý interval autor schvaluje u mladších řidičů, u kterých je předpoklad pevnějšího zdraví a větší psychické i fyzické odolnosti. Ovšem u řidičů starších je už nutné věnovat jejich zdravotnímu stavu větší pozornost. Proto autor navrhuje dvouletý interval opakování vyšetření pro získání zdravotní způsobilosti pouze u řidičů do věku 45 let. Po dovršených 45 let věku je tedy podle názoru autora nutné věnovat zdravotnímu stavu profesionálních řidičů větší pozornost, byť to jsou často řidiči s mnohaletou praxí. Při současném stavu (2017), kdy je provoz velmi intenzivní a vyžaduje tedy plné soustředění a rychlé reakce řidiče, je nutné, aby za volantem nejen nákladních vozidel seděli pouze řidiči plně zdravotně způsobilí. Proto tedy autor navrhuje od dovršení 45. roku řidiče každoroční opakování vyšetření u praktického lékaře pro udělení zdravotní způsobilosti. Autor si je sice vědom, že značná část profesionálních řidičů by s touto změnou nesouhlasila, avšak autor by argumentoval tím, že jde zejména o bezpečnost jich samotných a také ostatních účastníků silničního provozu.

Autor by změnu pro opakování pravidelné lékařské prohlídky pro získání zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel zakotvil do zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů (5) do § 87 číslo (2) takto:

Vstupní lékařské prohlídce je osoba uvedená v odstavci 1 povinna se podrobit před zahájením výkonu činnosti uvedené v odstavci 1, dalším pravidelným lékařským prohlídkám pak do dovršení 45 let věku každé dva roky a po dovršení 45 let věku každoročně. (5)

Autor dále silně nesouhlasí s věkovou hranicí pro opakování vyšetření pro získání zdravotní způsobilosti u řidičů, kteří nejsou profesionálními řidiči. Když si představíme situaci, která v praxi může klidně nastat – mladý začínající řidič získá řidičské oprávnění ve věku 18 let a nestane se profesionálním řidičem, bude muset znovu k lékaři pro obnovení zdravotní způsobilosti až ve věku 65 let. To znamená, že si ho 47 let lidově řečeno nikdo nevšimne. Je tedy více než pravděpodobné, že se zdravotní stav držitele řidičského oprávnění během 47 let změní a to velice pravděpodobně k horšímu. Největší problém je zejména se zhoršením zraku a sluchu. Autor tedy navrhuje pro držitele řidičského oprávnění jakýchkoli skupin řidičského oprávnění i jejich kombinací, kteří se řízením motorového vozidla lidově řečeno „nežijí,“ absolvování pravidelných lékařských vyšetření pro prodloužení platnosti zdravotní způsobilosti v intervalu 5 let do dovršení 65 let věku, poté v 68 letech a následně každý rok.

2.3 Návrh změny základního vstupního školení

Předmětem této kapitoly je autorův návrh změny týkající se základního vstupního školení. V závěrečné části kapitoly 1.4.1 autor zmiňuje, že nesouhlasí s tím, že cena za provedení tohoto typu vstupního školení není nikde pevně stanovena a myslí si, že je poměrně vysoká. Názor autora je takový, že získání profesní způsobilosti cestou základního vstupního školení, které musí absolvovat všichni žadatelé, kteří jsou čerstvými držiteli řidičského oprávnění skupiny C nebo C+E a podskupin, je jedním z hlavních problémů, proč je v současnosti na trhu práce akutní nedostatek řidičů nejen v silniční nákladní dopravě.

Pokud se přihlédne k faktu, kolik času a zejména finančních prostředků již žadatel musel věnovat pro získání řidičského oprávnění C+E a zdravotní způsobilosti, není se tedy čemu divit, že celý proces pro to, aby se z žadatele mohl stát profesionální řidič, není příliš atraktivní pro případného zájemce. Základní vstupní školení profesní způsobilosti obsahuje 130 hodin teoretické výuky a 10 hodin praktického výcviku. Nejkritičtější faktorem je podle názoru autora cena, která poměrně značně navyšuje celkový součet vynaložených finančních prostředků. (Tab. 4) Autor v žádném případě nechce provést tak zásadní změnu, jakou by bylo například úplné zrušení této povinnosti. Autor hodnotí myšlenku profesního školení jako celku pozitivně. Autor tedy v této kapitole navrhuje změnu, která se týká základního vstupního školení pro zlepšení jeho dostupnosti a atraktivity.

Jako první se autorovi nelíbí celkový rozsah školení. S počtem hodin, které jsou povinné pro praktický výcvik (10 hodin) souhlasí. S čím nesouhlasí, je to, že teoretická část má rozsah

130 hodin. Autorovi se to zdá zbytečně moc. Jeho představa se pohybuje kolem 100 hodin teoretické výuky. Podle názoru autora lze při intenzivnějším tempu výuky snadno obsáhnout okruhy prezentované v tabulce (Tab. 1) v rozsahu 100 hodin. Představa autora je tedy taková, že pokud se ubere u každého okruhu průměrně kolem 4 vyučovacími hodinami, znamená to úsporu 30 hodin. Tím pádem teoretická výuka zabere v tuto chvíli celkem 100 hodin a spolu s praktickou výukou celkový součet znamená 110 hodin výuky a výcviku základního vstupního školení. Do popředí před kvantitu musí vstoupit kvalita.

Tabulka 4 Okruhy pro profesní školení - návrh

Okruhy	Časová náročnost (hodiny)
Teorie pokročilého racionálního řízení a zásady bezpečné a defenzivní jízdy	22
Uplatnění vnitrostátních a mezinárodních právních předpisů vztahujících se k silniční dopravě	21
Bezpečnost provozu a ekologického provozu vozidla	18
Poskytování služeb a logistiky	6
Hospodářské prostředí a organizace dopravního trhu	4
Sociálně-právní prostředí v silniční dopravě	4
Zdravotní rizika a jejich předcházení v provozu na pozemních komunikacích	9
Prevence a řešení mimořádných událostí v provozu na pozemních komunikacích	16
Odborný výcvik	10
CELKEM	110

Zdroj: (17), autor

V tabulce (Tab. 4) autor uvádí navrhované upravené počty hodin u jednotlivých okruhů profesního školení. Podle názoru autora je rozsah výuky po úpravě počtu hodin dostatečný pro to, aby žadatel úspěšně složil zkoušku a byl profesně způsobilý k výkonu práce profesionálního řidiče.

Ve vzorci (1) provádí autor výpočet hodinové sazby školení. Podle vzorce (2) pak autor uvádí výpočet ceny za školení po aplikaci návrhu změny.

$$x = \frac{T_{c1}}{t_1} \text{ [Kč/h]} \quad (1)$$

Kde:

x hodinová sazba školení [Kč/h]

T_{c1} současná cena za školení [Kč]

t₁ současná doba trvání školení [h]

Při výpočtu je dosazena do (1) za T_{c1} cena 25 000 Kč, za t₁ 140 hodin. Výsledkem je cena za hodinu školení.

$$x = \frac{25\,000}{140} \doteq 179 \text{ Kč/h}$$

$$T_{c2} = x \cdot t_2 \text{ [Kč]} \quad (2)$$

Kde:

T_{c2} celková cena za školení po aplikaci návrhu [Kč]

x hodinová sazba školení [Kč/h]

t₂ navrhovaná doba trvání školení [h]

$$T_{c2} = 179 \cdot 110 \doteq 19\,700 \text{ Kč}$$

Po dosazení do (2) a následném zaokrouhlení získáme výsledek 19 700 Kč.

Po aplikaci návrhu (110 hodin) je cena za tento typ vstupního školení místo 25 000 Kč pouze 19 700 Kč. Celková úspora tedy činí 5 300 Kč, což je podle názoru autora dobrý výsledek. Zároveň podle názoru autora výuka na kvalitě rozhodně neztratí. Musí být ovšem zaměřena na věci pro řidiče nové a ne na stálé opakování určitých předpisů nebo dopravních situací, které již dávno znají díky výuce a výcviku v autoškole pro řidičské oprávnění C a C+E. Při tomto způsobu zkrácení školení dojde i ke snížení počtu dní potřebných pro získání školení. V kapitole 1.4.1 je uvedeno, že při 8 hodinách pro lekci trvá školení (140 hodin) 18 pracovních

dní. Při aplikaci návrhu (110 hodin) dojde ke snížení z 18 na 14 pracovních dní. Autor tuto skutečnost hodnotí kladně.

Pro zvýšení atraktivity povolání je podle názoru autora přijatelná cena kolem 15 000 Kč. Bohužel si ale uvědomuje, že je taková představa v současné době spíše nereálná. Ovšem podle autora existuje šance na tuto cenu za základní vstupní školení dosáhnout v případě, že by probíhala sdružená výuka a výcvik pro řidičská oprávnění skupin C nebo C+E zároveň s profesním školením. Vyučovaná látka se stejně během výuky v autoškole pro získání řidičského oprávnění a profesní způsobilosti opakuje. Podle názoru autora je to pro praxi určité východisko, protože stejně většina žadatelů si dělá řidičské oprávnění skupiny C právě z důvodu budoucího výkonu povolání profesionálního řidiče. Neměl by to být ani nějaký zásadní problém, protože podmínky pro přihlášení se k výuce a výcviku pro rozšíření řidičského oprávnění pro skupinu C nebo C+E jsou prakticky totožné s podmínkami pro přijetí do kurzu vstupního základního školení. Takže z toho plyne, že pokud dojde ke sloučení výuky a výcviku, jednoznačně dojde i k úspoře času a tím pádem hlavně finančních prostředků žadatelů. Díky tomu si autor trvá na tvrzení, že v konečném součtu se cena vstupního základního školení může skutečně pohybovat na hranici 15 000 Kč.

Autor se rovněž přiklání k názoru, že pokud je ve vyhlášce č. 156/2008 Sb., o zdokonalování odborné způsobilosti řidičů (17) jasně stanoven postup výuky, okruhy a časová náročnost, tak autorovi není jasné, proč by nemohla být stanovena i jednotná cena za toto vstupní školení. Proč, když každá autoškola nebo akreditované školicí středisko má přesně stanoveno, co musí v rámci vstupního základního školení vyučovat a jak má postupovat, si může každý určovat různou cenu. Autor na druhou stranu bere v úvahu, že cena, kterou si autoškoly a školicí střediska stanovují, vychází z jejich vlastních nákladů na provoz a vybavení (například výcviková vozidla, učebny). Autor hodnotí kladně tu skutečnost, že autoškoly a školicí střediska poskytují množstevní slevy v případě většího počtu žadatelů, kteří se účastní kurzu.

2.4 Návrh změny rozšířeného vstupního školení

V kapitole 1.4.2 je autorem kritizován rozsah vstupního rozšířeného profesního školení. Je pochopitelné, že pokud nebyl spokojený s rozsahem základního vstupního školení, tak s rozšířeným školením už nemůže být spokojen vůbec. Autor toto školení pokládá za typ školení, které je hodně málo využíváno. Podle autora je to tím, že je jeho časová

náročnost 280 hodin a rovněž cena za toto školení se pohybuje kolem 25 – 30 000 Kč. (20) Pokud se tedy přihlédne k faktu, že autoškola nebo akreditované školicí středisko v případě organizace tohoto typu školení vyžaduje ve většině případů alespoň pětičlenné skupiny žadatelů, tak podle názoru autora takovýto kurz proběhne maximálně jednou ročně. Je určen pro žadatele, kteří jsou držiteli řidičského oprávnění skupiny C nebo C+E a jsou ve věku od 18 do 21 let. V těchto letech si tito mladí řidiči ve většině případů nejsou schopni sami zaplatit toto školení kvůli vysoké ceně. V praxi se to řeší tak, že je žákům (18 až 21 let) do řidičského průkazu po úspěšně vykonaných zkouškách pro získání řidičského oprávnění pro skupinu C+E a vstupního školení v rozsahu 140 hodin zapsáno, že je držitelem řidičského oprávnění pro skupiny C1 a C1+E společně s profesní způsobilostí. S vozidly těchto kategorií může jezdit. S vozidly skupin C a C+E bude moci vykonávat povolání až v den, kdy dovrší 21 let. Z toho plyne, že ani na odborných středních školách nebo učilištích se tento typ školení nepoužívá. Podle autora je to právě kvůli vysoké ceně, ale hlavně kvůli rozsahu školení. Jak je již zmíněno i v kapitole 2.3, vysoká cena za toto školení je odrazem jeho rozsahu. Autor v této části kapitoly 2.4 navrhuje opatření opět pro snížení časové a finanční náročnosti tohoto školení.

Autor z vlastní zkušenosti ví, že školy nezahrnují do svých učebních plánů toto školení právě z důvodu rozsahu, protože nemají tolik času na jeho výuku. Proto to řeší stylem popsaným v předchozím odstavci. To má za následek další problém. Mladí absolventi (žáci středních škol končí střední školu obvykle v 18 – 20 letech) s řidičským oprávněním pro skupinu C1 a C1+E na trhu práce nemají moc velkou šanci sehnat práci, protože dopravci mají většinou jenom vozidla nad 7,5 tuny nebo jízdní soupravy, které tito řidiči budou moci řídit až v 21 letech. Kvůli tomu se musí poohlížet po uplatnění v jiných oborech, jako je například opravárenství nebo podobné obory. V tomto oboru budou tedy pracovat minimálně 1 až 3 roky (do dovršení 21 let). Následně zjistí, že jsou s tímto oborem spokojeni, a v den dovršení 21 let se už nebudou o nějaké řízení nákladního vozidla zajímat. Autor tedy tvrdí, že je nutné nastavit učební obory tak, aby ze školy vycházeli způsobilí řidiči, kteří budou ihned moci nastoupit do práce a vykonávat povolání profesionálního řidiče.

Při snaze o snížení časové náročnosti autor vychází z tabulky (Tab. 2). Návrh autora je velice jednoduchý. Autor připouští, že je třeba dbát ještě zvýšené pozornosti při výcviku, i když už jsou tito mladí žadatelé držiteli řidičských oprávnění. Autor by tedy zachoval 20 hodin pro praktický výcvik, jak je tomu doposud. Dále by zachoval časový rozsah u okruhů předmětů:

- a) Bezpečnost provozu a ekologického provozu vozidla (40 hodin) – zejména z toho důvodu, že je důležité mladým řidičům vštěpovat důležitost bezpečnosti provozu
- b) Zdravotní rizika a jejich předcházení v provozu na pozemních komunikacích (25 hodin)
- c) Prevence a řešení mimořádných událostí v provozu na pozemních komunikacích (30 hodin)

Další okruhy předmětů autor považuje za příliš zdlouhavé a navrhuje proto změnu stávajícího počtu hodin na počet hodin, které jsou u těchto vybraných okruhů předmětů uvedeny v tabulce (Tab. 1) u základního vstupního školení.

Pro lepší přehlednost toho, co autor popisuje v předchozím odstavci, je zde vložena tabulka (Tab. 5).

Tabulka 5 Okruhy pro vstupní rozšířené školení - návrh

Okruhy	Časová náročnost (hodiny)
Teorie pokročilého racionálního řízení a zásady bezpečné a defenzivní jízdy	26
Uplatnění vnitrostátních a mezinárodních právních předpisů vztahujících se k silniční dopravě	26
Bezpečnost provozu a ekologického provozu vozidla	40
Poskytování služeb a logistiky	9
Hospodářské prostředí a organizace dopravního trhu	7
Sociálně-právní prostředí v silniční dopravě	7
Zdravotní rizika a jejich předcházení v provozu na pozemních komunikacích	25
Prevence a řešení mimořádných událostí v provozu na pozemních komunikacích	30
Odborný výcvik	20
CELKEM	190

Zdroj: (17), autor

Jak je tedy patrné z tabulky (Tab. 5), po aplikaci autorem navrhovaných změn by došlo k podstatnému zmenšení časové náročnosti vstupního rozšířeného profesního školení, a to o celých 90 hodin. Cena za absolvování tohoto školení by podle autora byla i po aplikaci zřejmě příliš vysoká, takže sami žáci by si toto školení stejně nezaplatili sami. Tento návrh by měl posloužit spíše odborným školám a učilištím, které by mohly připravovat během výuky mladé perspektivní řidiče na výkon tohoto povolání a umožnit jim ihned po ukončení školy nastoupit do pracovního procesu v tomto oboru a pomoci tak regulovat současný nedostatek profesionálních řidičů na trhu práce.

3 ZHODNOCENÍ NÁVRHŮ

V kapitole 2.1 se autor zabývá návrhem změny pro získání rozšíření řidičského oprávnění ze skupiny C na skupinu C+E. Autor uvádí návrh v první řadě pro zjednodušení získání řidičského oprávnění C+E. Autor v návrhu upravuje časovou náročnost jak teoretické, tak praktické části během výuky a výcviku v autoškole a upravuje postup při praktické části.

Autor práce navrhuje změnu ve výši poplatků za zdravotní způsobilost pro řízení motorových vozidel, protože je to jedna ze zásadních podmínek pro výkon práce profesionálního řidiče silniční nákladní dopravy. Proto je v kapitole 2.2 uveden návrh změny pro výši poplatků, tedy stanovení cenového stropu.

Dále autor v kapitole 2.2 navrhuje cenový strop pro dopravně psychologické vyšetření. Rozsah cen, které si dopravní psychologové účtují za provedení tohoto nezbytného vyšetření pro profesionálního řidiče nákladní dopravy, je uveden v podkapitole 1.2.2. Cílem tohoto návrhu je opět stanovit cenu, která by musela být respektována všemi psychology, kteří toto vyšetření provádí. Důvod, který autora vedl pro navrnutí této změny, byl takový, že postup dopravně psychologického vyšetření je přímo součástí vyhlášky č. 31/2001 Sb., o řidičských průkazech a o registru řidičů ve znění pozdějších předpisů (12). Autor tedy poukazuje na fakt, že není důvod k tomu, aby si dopravní psychologové určovali různé ceny, když je postup a rozsah vyšetření pevně stanoven.

Autor rovněž v kapitole 2.2 navrhuje změnu věkové hranice pro každoroční opakování lékařské prohlídky pro získání zdravotní způsobilosti pro řízení motorových vozidel z 50 na 45 let. Autor tento návrh zařadil do této práce z důvodu stále vyšších nároků na řidiče silniční nákladní dopravy. Řidiči jsou mnohdy pod velkým psychickým tlakem od jejich zaměstnavatelů zejména kvůli včasnému dodání nákladu na místo určení. Na druhé straně jsou řidiči povinni dodržovat podmínky stanovené podle Nařízení Evropského parlamentu a Rady č.561/2006 (1) a Dohody AETR (2) – zejména se jedná o dodržování doby řízení a bezpečnostních přestávek. Při porušení těchto podmínek jsou pokutováni příslušným orgánem (Police České republiky, celní správa). Dále udržení stálé pozornosti v dnešním (2017) intenzivním provozu je nezbytné pro bezpečný výkon profese řidiče. Přihlédneme-li tedy k tomu, jaké jsou kladeny nároky na profesionálního řidiče po stránce psychické a fyzické, je návrh autora na snížení věkové hranice na 45 let opodstatněný. Cílem návrhu je zvýšení

bezpečnosti jak pro řidiče při výkonu svého povolání, tak pro ostatní účastníky silničního provozu.

V kapitole 2.3 autor uvádí návrh pro změnu týkající se základního vstupního profesního školení. V kapitole 2.3 je autorem kritizována právě cena, kterou je žadatel povinen uhradit. V této kapitole autor uvádí návrh pro snížení finanční náročnosti tohoto školení. Autor pro tento návrh zvolil takovou cestu, že snížil počet hodin výuky a výcviku přibližně o stejný počet hodin u každého vyučovaného okruhu a následně provedl i výpočet hodinové sazby školení a výpočet celkové ceny za školení. Výpočet prokázal to, co autor očekával. Došlo ke snížení ceny, když autor počítal s údaji, které navrhl.

Kapitola 2.4 uvádí návrh autora pro změnu rozšířeného základního profesního školení. Autor v této kapitole řeší problém, který podle názoru autora také ovlivňuje současný nedostatek profesionálních řidičů na trhu práce. Autor v kapitole opět navrhuje, aby došlo ke snížení časové náročnosti tohoto školení. Důvod je jednoduchý. Po snížení časové náročnosti musí podle názoru autora dojít i ke snížení ceny za toto školení. Díky tomu budou podle autora střední odborné školy a učiliště schopny zařadit do svých učebních plánů toto rozšířené profesní školení a umožnit tak svým absolventům již v raném věku legálně řídit nákladní vozidla, pro která je zapotřebí řidičské oprávnění C (případně C+E).

Autor pro lepší demonstraci snížení finančních nákladů vytvořil tabulky (Tab. 6, Tab. 7).

Tabulka 6 Finanční náklady před aplikací návrhů změn

	Zdravotní prohlídka	Výuka a výcvik v autoškole	Správní poplatky na úřadě	Dopravně psychologické vyšetření	Celkem
C	500 Kč	16 000 Kč	700 Kč	-	17 200 Kč
C+E	500 Kč	10 000 Kč	700 Kč	4 000 Kč	15 200 Kč
Profesní způsobilost	-	25 000 Kč	700 + 200 Kč	-	25 900 Kč
Karta řidiče	-	-	700 Kč	-	700 Kč
Mezinárodní ŘP	-	-	50 Kč	-	50 Kč
Celkem	1000 Kč	51 000 Kč	3 050 Kč	4 000 Kč	59 050 Kč

Pozn. Ceny jsou uvedeny včetně DPH

Zdroj: (8), (9), autor

Tabulka 7 Finanční náklady po aplikaci návrhů změn

Skupina řidičského oprávnění	Zdravotní prohlídka	Výuka a výcvik v autoškole	Správní poplatky na úřadě	Dopravně psychologické vyšetření	Celkem
C	300 Kč	16 000 Kč	700 Kč	-	17 000 Kč
C+E	300 Kč	9 000 Kč	700 Kč	2 000 Kč	12 000 Kč
Profesní způsobilost	-	19 700 Kč	700 + 200 Kč	-	20 600 Kč
Karta řidiče	-	-	700 Kč	-	700 Kč
Mezinárodní ŘP	-	-	50 Kč	-	50 Kč
Celkem	600 Kč	44 700 Kč	3 050 Kč	2 000 Kč	50 350 Kč

Pozn. Ceny jsou uvedeny včetně DPH

Zdroj: (8), (9), autor

Z tabulek (Tab. 6, Tab. 7) je možné dojít k závěru, že kdyby autorem navrhované změny vešly v platnost v praxi, došlo by k poměrně znatelnému snížení finančních nákladů pro ty, kteří by se chtěli stát profesionálními řidiči. Pokud tedy porovnáme výsledné sumy v obou tabulkách (Tab. 6, Tab. 7), můžeme prohlásit, že po aplikaci autorem navrhovaných změn, by byla celková částka, kterou musí žadatel uhradit, nižší o 8 700 Kč. Autor tuto skutečnost hodnotí velice kladně.

ZÁVĚR

V této bakalářské práci se autor zaměřil na analýzu hlavních podmínek pro výkon práce profesionálního řidiče silniční nákladní dopravy. Obsahem práce jsou rovněž autorovy návrhy změn pro vybrané podmínky, které zvolil sám autor. U všech návrhů jsou vždy uvedeny důvody, díky kterým se autor rozhodl změnu navrhnout. Součástí bakalářské práce je i zhodnocení návrhů.

Analýza podmínek pro výkon práce profesionálního řidiče silniční nákladní dopravy je uvedena v kapitole 1. V podkapitolách kapitoly 1 jsou detailně analyzovány podmínky pro získání řidičských oprávnění, zdravotní a profesní způsobilosti a průběh zkoušek na dopravním úřadě. Kapitola 2 se zabývá autorem navrženými a odůvodněnými změnami pro výkon práce profesionálního řidiče silniční nákladní dopravy. Autor se zaměřuje zejména na návrhy změn v oblasti zdravotní způsobilosti. V této kapitole autor rovněž navrhuje změnu struktury výcviku a výuky pro rozšíření řidičského oprávnění na skupinu C+E. Jedná se o rozšíření praktické části – zejména fixace nákladu a manipulace s přípojným vozidlem. Navrhuje i změny týkající se vstupního a rozšířeného profesního školení. V kapitole 3 jsou jednotlivé návrhy změn autorem komentovány a pro lepší přehlednost jsou obsahem této kapitoly i tabulky.

Cílem této bakalářské práce bylo analyzovat hlavní podmínky pro výkon práce profesionálního řidiče silniční nákladní dopravy. Tato práce je podle názoru autora rovněž přínosná pro každého, kdo má zájem stát se profesionálním řidičem. Zejména kapitola 1 je pro zájemce o toto povolání jako návod a seznámení s podmínkami, které budou muset splnit, než budou oprávněni legálně usednout za volant silničního nákladního vozidla.

Hlavní přínosy bakalářské práce:

- analýza hlavních podmínek pro výkon práce profesionálního řidiče
- usnadnění získávání řidičských oprávnění a profesní způsobilosti
- úprava podmínek získání zdravotní způsobilosti
- rozšíření praktické výuky a výcviku a snížení teoretické náročnosti
- přehled o finanční náročnosti pro splnění hlavních podmínek

SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ

- (1) NOVÁK, R. Mezinárodní kamionová doprava a zasilatelství. C. H. Beck, Praha, 2013, 282 s. ISBN 978-80-7400-514-5
- (2) Dohoda. *Dohoda AETR* [online]. [cit. 2017-03-27]. Dostupné z: <http://www.doprava.vpraxi.cz/aetr.html>
- (3) Technické parametry. *Iveco Eurocargo ML 180* [online]. 2017 [cit. 2017-03-27]. Dostupné z: http://www.iveco-zilina.sk/uploads/fck/file/Cargo-TP_180e28_sk.pdf
- (4) ŠIROKÝ, J. *Technologie dopravy*. Pardubice, Institut Jana Pernera, 2013, 282 s. ISBN 978-80-86530-91-8
- (5) Zákon. *Zákon č.361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů* [online]. 2017 [cit. 2017-03-27]. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>
- (6) ŠIROKÝ, J. *Provozování silniční dopravy II*. Univerzita Pardubice, 2006, 130 s. ISBN 80 - 7194 - 875 - 6.
- (7) Zákon. *Zákon č.247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel ve znění pozdějších předpisů* [online]. 2017 [cit. 2017-03-27]. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-247>
- (8) Autoškola. *Ceník* [online]. 2017 [cit. 2017-03-27]. Dostupné z: <http://www.ridicak.info/cenik.html>
- (9) Lékařská prohlídka. *Zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel* [online]. 2017 [cit. 2017-03-27]. Dostupné z: <http://www.jabkopraktik.cz/zdravotni-zpusobilost-k-rozeni-motorovych-vozidel.htm>
- (10) Zdravotní způsobilost. *Dopravně psychologické vyšetření* [online]. 2017 [cit. 2017-03-27]. Dostupné z: <http://www.12bodu.cz/dopravne-psychologicke-vysetreni.html>
- (11) Zdravotní způsobilost. *Dopravní psychologové v ČR* [online]. 2017 [cit. 2017-03-27]. Dostupné z: http://www.12bodu.cz/dopravni_psycholog.php
- (12) Vyhláška. *Vyhláška č.31/2001 Sb., o řídičských průkazech a o registru řidičů ve znění pozdějších předpisů* [online]. 2017 [cit. 2017-03-27]. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2001-31>
- (13) Zákon. *Zákon č.411/2005 Sb.* [online]. 2017 [cit. 2017-03-27]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2005-411>

- (14) Zákon. *Zákon č.133/2011 Sb.* [online]. 2017 [cit. 2017-03-27]. Dostupné z:
<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2011-133>
- (15) Vstupní školení. *Přihláška* [online]. 2017 [cit. 2017-03-27]. Dostupné z:
www.onlineautoskola.cz/download/prihlaska_ridice_na_vstupni_skoleni.docx
- (16) Profesní způsobilost řidiče: *Školení* [online]. 2017 [cit. 2017-03-27]. Dostupné z:
<https://portal.gov.cz/portal/obcan/situace/116/122/4003.html#obsah>
- (17) Vyhláška. *Vyhláška č.156/2008 Sb., o zdokonalování odborné způsobilosti řidičů ve znění pozdějších předpisů* [online]. 2017 [cit. 2017-03-27]. Dostupné z:
<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2008-156>
- (18) Zákon. *Zákon č.111/1994 Sb., o silniční dopravě ve znění pozdějších předpisů* [online]. 2017 [cit. 2017 03- 27]. Dostupné z:
<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994- 111>
- (19) Úmluva. *Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR)* [online]. 2017 [cit. 2017-03-27]. Dostupné z:
<http://www.dopravnismlovy.cz/umluva-cmr>
- (20) Autoškola. *Ceník profesních školení* [online]. 2017 [cit. 2017-03-27]. Dostupné z:
http://www.autoskola-navratil.cz/index.php?option=com_content&view=article&id=81&Itemid=58
- (21) Pravidelné profesní školení. *Termíny* [online]. 2017 [cit. 2017- 03- 27]. Dostupné z:
<http://www.essa.cz/skoleni-ridicu-nad-3-5t>
- (22) Zákon. *Zákon č.634/2004 Sb., o správních poplatcích ve znění pozdějších předpisů* [online]. 2017 [cit. 2017-03-27]. Dostupné z:
<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2004-634>