



Programové prohlášení – rozpracované

- 1. Sdružovat autoškoly**, jejichž cílem je kvalitní výuka žáků – budoucích řidičů - poctivá práce a poctivé hospodářské soutěžení mezi autoškolami, oprostít autoškolství od nepoctivců a tím hájit oprávněné, tedy existenční zájmy autoškol.
- 2. Navázat jednání s příslušnými institucemi, které se zabývají problematikou legislativní činnosti v oblasti dopravy, zvláště pak se zaměřením na autoškolství.** Pomocí všech na provozu zúčastněných zachovat a posílit autoškolám jejich poslání a nezávislost, zejména pak jejich jedinečnost. Nedovolit rozdrobení činností dosud prováděných výhradně jen autoškolami mezi jiné komerčně zájmové subjekty. Hájit nezastupitelnost a nositelství vzdělávání řidičů výhradně prostřednictvím autoškol.
- 3. Podporovat rozvoj spolupráce mezi jednotlivými autoškolami v regionech a prostřednictvím jejich zástupce navázat spolupráci s regionálními institucemi.** Musíme vzít za své naše motto: MAXIMUM SPOLUPRÁCE – MINIMUM KONFRONTACE. Z tohoto důvodu je třeba spolupracovat s jednotlivými složkami státní správy, které ovlivňují náš každodenní život a naši práci.
- 4. Aktivně spolupracovat při přípravě právních norem** prostřednictvím zástupců PSA ČR v orgánech PSP ČR např. v podvýboru pro dopravu a výstavbu infrastruktury, Senátu ČR, BESIPu a zejména v odborných komisích zřízených Ministerstvem dopravy ČR. Působit svými návrhy k tvorbě takových předpisů, které budou zajišťovat životaschopnost autoškol a eliminovat snahy různých soukromých zájmových skupin, snažících se parazitovat právě na našich žácích. Navíc se tyto skupiny snaží podmanit činnost autoškol nepřímo a přes ekonomiku rozhodovat o existenci autoškol.
- 5. Oslovit a spolupracovat s dalšími profesními společenstvími příbuzného zaměření.** Autoškolám je přiznáno prvenství výuky žadatele k získání řidičského oprávnění. Někteří z nových řidičů a není jich málo, pak řídí vozidlo jako své povolání. Do autoškol se řidiči vracejí k pravidelným či méně pravidelným školením k prohlubování svých znalostí, někteří dokonce vůbec ne. Ať se jedná o autoškoly či autodopravce, mají stejné problémy i stejné cíle v oblasti provozu na pozemních komunikacích. Spoluvychovávat kvalitní řidiče, zejména v uplatňování znalostí jak v praxi, tak v legislativních normách. Myslíme si, že autoškola má jakožto nositel řidičského vzdělávání svoje nezastupitelné místo.
- 6. Rozšířit činnost o spolupráci s evropskými autoškolskými svazy.** Zejména osobními kontakty získávat zkušenosti ze zahraničí tzv. zdola, to je přímo v autoškolách a porovnat úspěšnost různých metod výuky i legislativních opatření v praxi.
- 7. Zajistit šíření aktuálních odborných informací pro členskou základnu.** Povinností PSA ČR je bezodkladně poskytovat svým členům nejnovější informace o výsledcích jednání vedení PSA ČR, změnách v legislativě dotýkajících se činnosti autoškol, a to formou přístupu na internetové stránky PSA ČR, Zpravodajem PSA ČR, moderními mediálními nosiči (PC), ale i formou tištěných metodických pomůcek pro využití při výuce řidičů, či řízení své firmy. Každý člen se může obrátit na kohokoli z vedení PSA ČR se svým dotazem či požadavkem o radu či pomoc při řešení jakéhokoliv problému, dotýkajícího se nekalých postupů proti jeho firmě
- 8. Využít odborného potenciálu pracovníků autoškol při zapojení do programu dopravní informatiky.** PSA ČR spolupracuje s učiteli autoškol, soustřeďuje jejich návrhy a nápady k úpravám legislativy, ale zejména k tvorbě metodik potřebných k činnosti učitelů autoškol. Využívá odborného potenciálu pracovníků autoškol, ale i dalších odborníků v oblasti technické, pedagogické, legislativní a dalších k zajištění odborného růstu učitelů autoškol.
- 9. Aktivně se podílet na dopravní výchově a bezpečnosti silničního provozu.** Ve spolupráci s BESIPem, ale i dalšími složkami provozujícími dětská dopravní hřiště a dopravní výchovu podílet se již v raném věku dítěte na jeho výchově. Na základních školách vlivem neujasněných učebních osnov v mnoha případech tato dopravní výchova v současné době stagnuje. Bylo by vhodné usilovat o zajištění provozu dětských dopravních hřišť právě autoškolami. V rámci těchto činností je nutné zajistit prvotní seznámení se zdravotní přípravou již na základních školách. Takto získané znalosti dále prohlubovat v dalších výukových zařízeních s konečným důrazem na události v silničním provozu.

NÁVŠTĚVA MINISTERSTVA DOPRAVY – 22.4.2004

Setkání s ministrem dopravy ing. Milanem ŠIMONOVSKÝM

Delegace PSA ČR byla koncem dubna přijata ministrem dopravy, panem Šimonovským. Při jednání, kterého se zúčastnil též náměstek ministra p. Kubínek a ředitel odboru 160 p. Nahodil, jsme ministra seznámili s programem PSA ČR a s důvody, které nás vedli k založení nového profesního společenství.

*Naší prvořadou snahou je zvýšit kvalitu odborné přípravy učitelů, taktéž nových uchazečů o ŘP a tím přispět ke zvýšení bezpečnosti na našich silnicích. Zároveň jsme požádali o možnost zapojení PSA ČR do prací při přípravách novel zákonů v oblasti provozu na pozemních komunikacích, zejména novel zákona 247/2000 Sb. a zákona 361/2000Sb. Kladně bylo hodnoceno naše motto: **MAXIMUM SPOLUPRÁCE, MINIMUM KONFRONTACE!***

Všichni zúčastnění přivítali založení našeho nového profesního společenství a přislíbili nám přizvání ke spolupráci.

Nyní je třeba pro posílení naší autority získat i odpovídající členskou základnu, která se k našemu potěšení každým dnem rozrůstá o další členy, ochotné přiložit ruku k dílu a vůlí nestát stranou dění.

Jednání se zástupcem BESIPu

Při této příležitosti jsme se setkali s vedoucím BESIPu panem Šťastným. Po vzájemném vysvětlení názorů na současnou situaci v našich autoškolách, seznámení s programovým prohlášením Profesního společenství autoškol a systémem financování BESIPu, jsme byli informováni o nových aktivitách tohoto orgánu.

Momentálně je zaměřen na akci „BEZPEČNÁ OBEC“ – kontroly rychlosti, používání pásů, kázeň chodců.

Novým úkolem je:

- 1. zlepšení dopravní výchovy*
- 2. zapojení mateřských a základních škol do dopravní výchovy*

Jménem naší organizace jsme předložili požadavek na zařazení našeho zástupce do pracovní komise BESIPu ČR pro dopravní výchovu. Jsme též ochotni podílet se na práci komisí BESIPu při KÚ a na pověřených obcích.

Dále jsme požádali o pomoc při zajištění výroby výukové kazety pro skupiny „A“ a „E“. Současní producenti výukových materiálů tuto výrobu odmítají s odůvodněním na vysokou finanční nákladnost. Přitom všichni víme, že právě výchově motocyklistů je třeba věnovat velkou péči. Situace v konečném účtování dopadá tragicky! Současně jsme požádali, aby kazety financované z prostředků BESIPu, byly pro potřeby autoškol sdružených v PSA ČR, dostupné za režijní cenu.

Všichni přítomní se shodli na tom, že v zájmu snižování nehodovosti v silniční dopravě má nezastupitelné místo další vzdělávání řidičů, a to nejen profesionálů (OPZŘ – nad 7,5 t), ale zejména řidičů malých nákladních aut od 3,5 t a dále tzv. referentů. V této oblasti bude jistě záležet i na iniciativě autoškol, nejen na legislativních opatřeních. Vždyť každá aktivita, která zlepšit chování řidičů na našich silnicích a zachrání i jen jediný život, si zaslouží plnou podporu a uznání.

Zdeněk H L A V A T Ý

Proč ten hazard za volantem

Není dne, aby se v tisku neobjevila smutná zpráva o dopravní nehodě s tragickými následky. V minulém roce naše republika získala opět neslavné prvenství, tentokrát v počtu usmrčených lidí na našich vozovkách. S více než 1300 našich spoluobčanů, se již nikdy nepotkáme. Mezi nimi jsou naši kamarádi, známí, rodinní příslušníci i spolupracovníci. Každých sedm hodin zemře na silnici člověk. Vždycky je to smrt zbytečná. Klademe si otázku, zda tomu šlo zabránit nebo to byla souhra nepříznivých okolností a náhody. Nehoda většinou není náhoda. Za vším je nutno hledat viníka a to je konkrétní člověk ať už nehodu způsobil sám porušením dopravních předpisů nebo mu jeho auto vypovědělo službu z důvodu viny jiného člověka, který nekvalitně odvedl svou práci. Za neutěšený stav vozovek jsou opět zodpovědní konkrétní lidé. Jen počasí nelze ovlivnit a proto každý řidič musí techniku jízdy i rychlost vozidla přizpůsobit aktuálním klimatickým podmínkám. To všichni vědí, reálné nebezpečí si uvědomují, přesto mnoho řidičů žije v naději, že jemu se nemůže nic stát, protože je opatrný a má praxi. Právě tato skupina sebevědomých řidičů s představou vlastní nesmrtnosti je nejvíce ohrožená a ohrožuje svým rizikovým chováním životy spolujezdců i ostatních řidičů v dopravě. Z mé dvanáctileté praxe dopravního psychologa si dovoluji tvrdit, že se to netýká jen mladých řidičů s rychlými vozy ale i těch zkušených s několikaletou praxí za volantem. Vymlouvat se na to, že doba je uspěchaná, že na silnici jezdí stále více výkonnějších aut, není dostatečný argument pro omluvu tak vysokého počtu usmrčených. To nejsou přeci plánované ztráty bezejmenných. Existuje poměrně velká skupina řidičů u kterých se objevují společné rizikové osobnostní znaky. Na první pohled tito lidé nejsou ničím nápadní, než sednou za volant. Po bližším dopravně psychologickém vyšetření se vynoří rizikové faktory osobnosti, které mohou být nebo již jsou příčinou častých dopravních nehod i dopouštění se opakovaných dopravních přestupků. Nejčastěji se setkáváme s nepřiměřenou rychlostí, nepozorností nebo jízdou pod vlivem alkoholu. Mezi tyto osobnostní rizikové faktory řadíme nervovou labilitu, netrpělivost, vznětlivost, agresivitu, nízkou schopnost sebeovládání nebo až neschopnost regulace chování, se zvýšenou tendencí k riskantnímu chování bez tendence předvídat následky, nezodpovědnost, nerespektování individuálních a skupinových norem, vysoké sebevědomí a soutěživé chování. Stejně důležité jako osobnostní předpoklady je i kvalita poznávacích schopností. Řidič by měl umět rozdělovat a přenášet svou pozornost, vnímat několik podnětů najednou a také vykonávat několik úkonů současně. Nepozornost bývá v dopravních statistikách jedním z nejčastějších důvodů selhání řidičů. Důležitý je proces správného a rychlého rozhodování při řešení vzniklé situace a to je do jisté míry ovlivněno předchozí zkušeností řidiče. Je třeba, aby zkušenost byla co nejméně riziková. Když je řidičovo riskantní chování odměňováno tím, že se nestala nehoda a že to tentokrát zase vyšlo, pomalu nastává proces zpevňování tohoto riskantního chování a řidič ho již pokládá za normu. Za nepozorností můžeme hledat různé faktory jako je únava, přepracovanost, stres ale také nedostatečné a nepřesné informace. Na vině může být i věnování se činnostem, které oslabují řidičovu pozornost. Nebezpečné je zapalování si cigarety, telefonování za jízdy i s u nás povoleným hand free, jídlo i pití, pouštění a ladění stanic rádia nebo přehrávače apod.

Jak tedy zabránit dopravním a hlavně smrtelným nehodám na silnici. Apelovat na mravnost a morálku řidičů v dnešní chaotické době, kdy člověk respektující dané normy je pro ostatní podivínek, je téměř zbytečné. Výchova byla zanedbána již mnoho let předtím a nástup demokracie si řada lidí vysvětluje tak absolutní svobodou a nedotknutelností vlastní osoby, že jim ani nepřijde, že nějaká pravidla existují a mají je respektovat všichni.

Stále jedním z mála využívaných odborníků je dopravní psycholog, který dokáže s velkou predikcí vytipovat budoucí rizikové řidiče. Služby dopravního psychologa využívají zvláště ČSAD a některé spediční firmy s dražšími kamiony, které chtějí vědět, koho si pustí za volant. Psychologické vyšetření odhalí jak nedostatky v koncentraci pozornosti, postřehu, rozumových schopnostech, paměti, tak i v osobnostních rysech řidiče, pro kterého by byl automobil nebezpečnou zbraní.

V ČR je speciálně vyškolen 32 psychologů, kteří se věnují dopravní psychologii a všichni jsou členy Asociace dopravních psychologů, která v letošním roce oslaví 40. výročí svého trvání. Dopravní psychologové používají jednotnou baterii testů na diagnostiku řidičů a tím je zajištěna srovnatelnost výsledků z kteréhokoliv psychologického pracoviště.

V zájmu bezpečnosti na našich silnicích je třeba, aby složky které s dopravou nějak souvisí se spojily a působily cíleně a jednotně na výchovu řidičů, ale pomohly i s trvalou eliminací těch rizikových řidičů, kteří za volant nepatří.

*PhDr. Jana Ambrožová
dopravní psycholog*

VVVVVVVVVVVVVVVVVVVVV

INFORMACE pro přihlášené a dosud nepřihlášené členy PSA

S přibývajícím počtem přihlašovaných členů, předpokládám kvalitních autoškol, do nového společenstva autoškol, se nutně vtírá otázka, co bude dál. Jak to nazval trefně jeden z kolegů, „zatím je kolem nás tma“. Jiný z mých kolegů již dlouho prohlašuje : „ten kdo chová holuby je u Holubářů“, a jistě ten kdo se chce podílet, na nelehkém úkolu, výchovy, výuky a výcviku řidičů a školení řidičů profesionálů a amatérů a celé motoristické veřejnosti, by podle mého názoru měl být, když už ne přímo angažován, pak alespoň členem Profesního společenstva autoškol. Povinné členství, komora autoškol, je v nedohlednu, vše je na bázi dobrovolnosti. Již jednou byl navrhován jakýsi bodový systém pro autoškoláky, účastí na seminářích např. v cyklu dvou let získat nějaké dva body, a tím být v obraze o platných normách pro bezproblémový chod autoškoly při všech jejích činnostech. Podle mého názoru je nutné takové semináře určitě organizovat spolu se státními orgány. Vstup do EU bude jistě ovlivňovat autoškolské činnosti i u nás.

Stránky www jsou již zkušebně otevřeny a budou průběžně aktualizovány. Jedním z prvních nutných a důležitých kroků je zorganizování Valné hromady, na ní odsouhlasit stanovy - jakási pravidla hry. Je nutný podíl členů Profesního společenství autoškol a nových vstupujících členů, aby na VH předkládali požadavky na zlepšení činnosti autoškol a tím se spolupodíleli na zlepšování výchovných činností v autoškolství. K Valné hromadě je třeba přistoupit konstruktivně, lze si připravit náměty a témata, co je třeba zlepšit, jak spolupůsobit na státní orgány, jak se podílet na tvorbě legislativy, jak zajistit rychlý přenos důležitých informací, atd. Valná hromada by měla být organizována do konce pololetí letošního roku.

Ladislav Ležák

Velmi častá otázka, nejen na školení řidičů

Jaké problémy na mě čekají při dovozu automobilu ze zahraničí ? Můžete popsat jaké postupy a podmínky musím dodržet ?

Chcete si dovézt auto ze zahraničí ?

Při dovozu ojetého vozu ze zemí EU můžeme rozlišovat dvě základní skupiny vozidel, kterým se budeme dále samostatně věnovat. Hlavním kritériem je totiž skutečnost, zda je dané vozidlo opatřeno tzv. Evropskou homologací (dále jen **ES**). Tato homologace znamená, že vozidlo je schváleno podle platných předpisů pro provoz ve všech zemích EU, od 1.5. 2004 tedy i v ČR. První vozidla byla touto homologací vybavována již v roce 1993, neznamena to ale, že vozidlo vyrobené po tomto datu musí tuto homologaci automaticky mít. Hlavním a nesporným dokladem toho, že vozidlo prošlo touto homologací je označení na výrobním štítku a současně záznam v TP. Jedná se o řetězec znaků, začínající malým „e“, následuje až dvoumístné číslo, hvězdička a číslo homologace. (např. e4*2001/116*0040*07)

Vedle pravidel rozdílných pro tyto dvě skupiny vozidel jsou tu ještě tři faktory. Tím prvním je DPH. V případě ojetých vozidel je DPH vždy placena v zemi, kde bylo vozidlo zakoupeno a není proto nutno tuto záležitost dále řešit. Tím druhým faktorem je clo, to je v případě dovozu ze zemí EU nulové. Dále je nutno při dovozu ojetého vozidla zaplatit poplatek 5000 Kč, který předepisuje zákon o odpadech. Tento poplatek může být v případě splnění emisních norem platných pro výrobu nových vozidel stejné kategorie odpuštěn.

dovoz vozidla s **ES**:

- není omezeno stáří vozidla
- vozidlo projde jen standardní STK a prohlídkou, zda na něm během provozu nedošlo ke změnám a zásahům ovlivňující plnění ES (např. nepovolený tuning, úpravy, výměny agregátů atd.). V případě, že je vozidlo starší než 8 let, provádí tuto kontrolu autorizovaná zkušebna
- evidenční poplatek při registraci činí 300 Kč.

dovoz vozidla bez **ES**:

- maximální stáří vozidla je 8 let
- vozidlo musí splňovat emisní normu EURO 2
- vozidlo prochází kompletní homologací, při které zkušební stanice zjišťuje, zda splňuje předpisy a normy platné v ČR k datu výroby vozidla
- evidenční poplatek při registraci činí 2000 Kč

Autor: Petr Kunzl, IBS expert

POZNÁMKA : uvedený problém je možné doplnit podle obsahu tiskové konference z MD ze dne 5. května 2004 – dovoz ojetých aut – (Mgr.Ludmila Roubcová).

1 – Česká republika má, stejně jako jiné státy právo, si stanovit podmínky pro dovoz ojetých aut. Česká republika se nadále řídí podle zákona č. 6/2001 Sb., ve znění zákona č.103/2004 Sb., jehož cílem je zabránit dalšímu zhoršování autoparku v naší zemi.

2 – Dovážená auta starší 23 let podléhají jiným testacím vyžadovaným u veteránů a mohou být provozována na základě vystaveného průkazu historického vozidla.

3 – Dovoz autovraků bude kontrolovatelný díky rozšířené pravomoci celní správy ke kontrole přeshraniční i vnitrostátní přepravy odpadů včetně postoupení Inspekci životního prostředí, která má oprávnění k uplatnění sankcí. Vozidla, která nebudou vyhovovat normám nepůjde zaregistrovat ani uvést do provozu (od vstupu ČR do EU je účinný nový zákon o odpadech, který navazuje na nařízení EU 259/93 o dozoru nad přepravou odpadu a který je v gesci Ministerstva životního prostředí).

RR

EVROPSKÁ UNIE a co my ???

Základní část situace je definitivně dána vstupem České republiky do EU. Začala již platit řada Směrnic a Pokynů, které jsou určeny členskými zeměmi. Vyznat se v chaotickém rozšiřování a informování o jednotlivých materiálech a jejich respektování bude asi složité (i s ohledem na subjektivní názory).

V souvislosti s naznačenými změnami a úpravami se mění, upravují a doplňují interní předpisy uveřejňované ve Sbírce zákonů a vydávají se různá usměrňovací činnosti, metodiky apod.

Snahou členů zakládajícího výboru Profesního společenství autoškol, je solidně informovat o konkrétních údajích a postupech potřebných pro provoz autoškol a v té souvislosti se snažit nalézt stejnou řeč mezi všemi subjekty, které mají s autoškolami administrativní vztahy (nevyjímaje státní odborný dozor).

Přísliby ke spolupráci máme, a co se podaří, bude záležet nejen na nás, ale také na autoškolách, které si budou zakládat na profesionalitě a dokonalosti své činnosti.

Jako příklady lze uvést :

- 1 – dojde ke změnám ve školení řidičů – připravujeme osnovu pro školení (včetně rozpracování),
- 2 – dochází ke změně způsobu vydávání řidičských průkazů (1.část – vyhl.177/2004 Sb.)
- 3 – mění se systém a způsob provádění a evidence lékařských prohlídek (1.část – vyhl.277/2004 Sb.
- 4 - začal platit pro vnitřní dopravu v EU novější předpis – Nařízení EHS č. 3820 a č.3821 z roku 1985, který na území EU nahradil dohodu AETR

V tomto čísle Zpravodaje se v některých článcích a údajích zabýváme ještě obecně, protože toto číslo je vydáváno pro širokou veřejnost ale další čísla budou již konkrétnější a vydávána pouze pro členy PSA.

R R

VVVVVVVVVVVVVVVVV

Nové právní předpisy vhodné pro použití v autoškolách

229 / 2004 Sb.

Vyhláška, kterou se stanoví požadavky na pohonné hmoty pro provoz vozidel na pozemních komunikacích a způsob sledování a monitorování jejich jakosti

Účinnost od 1.5.2004

277 / 2004 Sb.

Vyhláška o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel s podmínkou a náležitosti lékařského potvrzení osvědčujícího zdravotní důvody, pro něž se za jízdy nelze na sedadle motorového vozidla připoutat bezpečnostním pásem (vyhláška o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel)

Účinnost od 1.6.2004

291 / 2004 Sb.

Vyhláška, kterou se mění vyhláška č. 243/2001 Sb., o registraci vozidel, ve znění pozdějších předpisů

Účinnost od 1.6.2004 - bod 1,4 a 9 od 1.1.2006

301 / 2004 Sb.

Úplné znění zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, jak vyplývá z pozdějších změn

Účinnost od 1.5.2004

309 / 2004 Sb.

Vyhláška, kterou se mění vyhláška č. 205/1999 Sb., kterou se provádí zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění vyhlášky č. 429/2002 Sb.

účinnost od 24.5.2004