



PROFESNÍ SPOLEČENSTVÍ AUTOŠKOL ČR
466 01 JABLONEC nad Nisou, Vodní 36
e-mail: info@profiautoskoly.cz, tel.: 483 711 411

ZPRAVODAJ

2

Profesního společenství autoškol

Vydáno v září 2004



Několik slov úvodem

Někteří z vás byli naším prvním číslem Zpravodaje překvapeni a někteří ho naopak očekávali, jako doplněk k námi rozeslanému oznámení o vzniku Profesního společenství autoškol ČR. Adresy, které jsme získali převážně z Telefonního seznamu a Zlatých stránek nebyly vždy úplně správné, ale do většiny autoškol náš dopis došel. Někdo z Vás zareagoval a někdo dopis odložil s tím, že čas ukáže. První číslo Zpravodaje PSA ČR bylo určeno všem..

Příhlášky, které jsme obdrželi, nám dokázaly, že o nabízenou problematiku je zájem a že jsme na správné cestě. Rozhodli jsme se proto, že ještě jedno číslo Zpravodaje PSA ČR rozešleme nejen členům PSA ČR. Berte toto gesto jako nabídku členství a zároveň připomínku naší existence.. Naší snahou je zapojit do naší činnosti dosud mlčící většinu. Jistě budete souhlasit, že „soukromničit“ bez možnosti srovnávání a konzultací s kolegy není to pravé. Pro kvalitní činnost potřebujeme, aspoň čas od času, odborné diskuse a semináře. Jen tak kvalita naší práce bude mít stoupající tendenci a neustrne.

Drobným příspěvkem k tomu by měl být i náš Zpravodaj. Jeho další čísla už budeme rozesílat pouze členům Profesního společenství autoškol vzhledem k informacím, které bude obsahovat a které budou zaměřeny na interní činnost Společenství.

Současně se Zpravodajem používáme k rozšiřování informací i Internet, kde na svých webových stránkách máme možnost rychlým způsobem rozšířit informace o aktuálních otázkách prospěšných pro provoz autoškol, případně pro školení řidičů či informovanost veřejnosti prostřednictvím autoškol. V nejbližší době to bude informace o novele zákona 361. Zatím hledáme optimální formu. Předem Vás upozorňujeme, že budeme muset některé kapitoly blokovat jen pro členskou základnu.

Uvítáme každou spolupráci, radu a pomoc v uvedené sféře informací. Uvítáme i Vaše dopisy s podněty a nápady, které mohou použít i ostatní. Doufáme, že se nám podaří i navázání dobrých vztahů s obecními úřady, Policií ČR a Městskou policií.

Děkujeme za pochopení našich počátečních problémů a těšíme se na spolupráci s Vámi .

Redakční rada a výkonný výbor PSA ČR

12.09.2004



V minulém čísle ZPRAVODAJE byl uveřejněn článek „*Chcete si dovézt auto ze zahraničí ?*“. Byli jsme upozorněni na to, že autor článku se dopustil několika nepřesností, které tímto uvádíme na pravou míru.

Redakce ZPRAVODAJE

dovoz vozidla s ES:

- není omezeno stáří vozidla
- vozidlo projde jen standardní STK **měření emisí** 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
- **správný poplatek za schválení technické způsobilosti je 2.000,- Kč pro auta, 1.000,- Kč pro motocykly a přívěsy**
- **evidenční poplatek při registraci činí 300 Kč za auto, 100,- Kč za motocykl nebo přívěs**

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
- **správný poplatek za schválení technické způsobilosti je 2.000,- Kč pro auta, 1.000,- Kč pro motocykly a přívěsy**
- **evidenční poplatek při registraci činí 300,- Kč za auto, 100,- Kč za motocykl nebo přívěs**

Autor: Petr Kunzl, IBS exper



Milí přátelé,

patříme k lidem, kteří mají kladný vztah k motorismu. Rádi řídíme automobily, užíváme si síly motorů a pohodlí interiéru. Prostě máme rádi auta a strávíme v nich velké množství času.

Jsme si vědomi, že na silnicích nejsme sami, že spolu s námi na nich řídí svá auta ostatní motoristé a také se na nich často setkáme s dalšími účastníky silničního provozu, zvláště s chodci a cyklisty. Aby toto soužití bylo bezpečné a umožnilo každému šťastné dosažení jeho cíle, je nutné dodržovat dohodnutá pravidla, umět ovládat své vozidlo a především mít ohled k těm druhým.

Bohužel, toto se nám nedaří. Každoročně přes 1300 lidí na silnicích zahyne, tisíce utrpí vážná zranění s následky na celý život. Co je smutné, skoro jsme si na to zvykli, zprávy o dalších mrtvých bereme s klidem. Z tohoto klidu nás vyruší jedině tragédie našich blízkých nebo známých osobností.

Myslím, že všichni cítíme, že toto se musí změnit. Smrt na silnici nepatří. Je si toho vědoma také vláda ČR, která letos na jaře schválila Národní strategii silniční bezpečnosti (www.mdcz.cz/index07.htm), jejímž cílem je do roku 2010 snížit počet mrtvých na silnicích na polovinu. Silniční bezpečnost nemůže být úkolem jen pro státní správu. Ona totiž záleží na každém z nás. Nakonec je jen na nás, zda dodržujeme dopravní předpisy, což je základním předpokladem silniční bezpečnosti. Musíme se zbavit sobectví a ignorance na silnici, kdy si myslíme, že nám se nic nemůže stát. Statistika nehodovosti nevypovídá jen o těch, kteří zemřeli, ale také o stovkách těch, kteří naopak někoho zabili. A většinou jsou to jinak velmi slušní, obyčejní lidé, ne zabijáci napohled.

Ochrana života patří k základním úkolům každé společnosti, každého státu. Proto ministerstva dopravy a vnitra, které mají hlavní vztah k silniční bezpečnosti, připravují řadu opatření v prevenci, represí i legislativě s cílem chránit nevinné lidi na silnici.

Věřím, že proto budeme mít Vaši plnou podporu a že společně porazíme smrt na silnicích.

Život na silnici nám všem přeje

*Robert Šťastný
vedoucí oddělení BESIP
Ministerstvo dopravy*

Černé skříňky

Informace o pracovní schůzce na CDV (Centrum dopravního výzkumu) v Brně dne 31.8.2004

Černá skříňka je zařízení pro záznam údajů motorového vozidla (podobné zařízení se používá v letadlech) pro zjištění příčin nehody. Údaje jsou ukládány před nehodou, během nehody a po nehodě a nebo při překročení definovaných limitů. Údaje o průběhu jízdy se dají zobrazit na PC.

Na schůzce se jednalo o možnostech použití v ČR, jednalo se o kladech a nedostatcích tohoto zařízení, využití při analýze příčin dopravních nehod apod. Černá skříňka by mohla monitorovat tyto údaje: rychlost vozidla, otáčky motoru, akceleraci, aktivaci airbacku, úhel natočení kol, úhel natočení vozidla, použití brzd, použití ukazatelů směru, použití světel, použití bezpečnostních pásů, čas jízdy, použití stabilizačních systémů, vzdálenost mezi vozidly a další. Černá skříňka by měla zaznamenat reakci člověka a skutečné chování vozidla před nehodou a podle ní by bylo možné definovat jízdu řidiče (agresivní nebo defenzivní).

Naši zástupci byli dotázáni, zda by tato černá skříňka mohla nahradit, resp. údaje z ní získané se daly využít pro zjednodušení administrativy v autoškolách. Názor AŠ vyjádřený Václavem Hývnarem:

- bylo by nezbytné znát přesně parametry tohoto zařízení (jaké údaje by zachycovalo),
- zařízení by muselo být cenově dostupné,
- zařízení by muselo být možné jednoduchým způsobem montovat do vozidla
- zejména by vše muselo být právním způsobem ošetřeno (z hlediska ochrany osobních údajů, ochrana osobnosti, ochrana údajů získaných z černé skříňky proti zneužití).

Všeobecně lze předpokládat, že o vyvinutou černou skříňku bude ze strany provozovatelů motorových vozidel zájem, pokud bude cena a výše stanovené podmínky přijatelné, poněvadž pomocí tohoto zařízení bude možné prokázat míru zavinění daného řidiče.

Celý projekt s vývojem skončí po zkušebním provozu v roce 2006.

Václav Hývnar

Měření dodržování povolené rychlosti vozidel projíždějících Jabloncem n.N.

Městská policie v Jablonci nad Nisou využila v rámci naplňování Koncepce bezpečnosti města nabídku svých libereckých kolegů a zapůjčila si od nich preventivní mobilní radar, se kterým se v uplynulých dvou týdnech mnozí řidiči setkali v různých částech Jablonce nad Nisou, ale i na Bedřichově, kde jablonečtí strážníci v rámci smluvního vztahu rovněž působí.

Na světelném panelu umístěném na stativu se znázorní okamžitá rychlost projíždějícího vozidla. Při překročení povolené rychlosti začne údaj na panelu svítit přerušovaně. Radar je vybaven také zařízením k zaznamenávání konkrétních údajů o datu, čase, rychlosti a počtu projíždějících vozidel. Získaná a zpracovaná data jsou, jak ukazuje následující tabulka, alarmující:

lokality	celkem vozidel	doba měření	překročení povolené rychlosti	nejvyšší naměřená rychlost
Rychnovská	569	3 hodiny	241 vozidlo (43%)	94 km/h
Prosečská	232	1 hodina	54 vozidla (23%)	73 km/h
Belgická	1980	2 hodiny	1135 vozidel (57%)	102 km/h
Turnovská	1350	2 hodiny	522 vozidla (39%)	84 km/h
Pražská	610	1 hodina	478 vozidel (78%)	74 km/h
Janovská	850	3 hodiny	328 vozidel (39%)	92 km/h
CELKEM	5591	12 hodin	2758 vozidel (49%)	

Tento projekt bude v letních měsících pokračovat na dalších vytipovaných místech. Veškeré získané a vyhodnocené informace budou sloužit nejen Městské policii v Jablonci nad Nisou k monitorování lokalit, kde není na území města řidiči dodržována rychlost a kde je třeba přikročit také k represivním opatřením ze strany Policie ČR, ale zároveň ke zmapování míst, na kterých bude nutné případně instalovat jiná technická opatření ke zklidnění provozu (retardéry, výstražná upozornění apod.).

Z krajských úřadů

Dovolujeme si převzít dopis, kterým Krajský úřad Libereckého kraje (odbor dopravy) upozorňuje všechny odbory dopravy obcí s rozšířenou působností a všechny autoškoly Libereckého kraje na novelu zákona.

Věc : **Novela zákona číslo 13/1993 Sb., celní zákon**

V souvislosti se vstupem ČR do Evropské unie byl mimo jiných, novelován i zákon číslo 13/1993 Sb., celní zákon a to zákonem číslo 187/2004 Sb. Celním zákonem je dáno celníkům oprávnění zastavovat v silničním provozu na pozemních komunikacích vozidla, což vyplývá z ustanovení § 37 citovaného zákona : „**Oprávnění ke kontrole osob a dopravních prostředků.** „ Při odhalování trestných činů a zjišťování jejich pachatelů, při pátrání po zboží uniklém dohledu celních orgánů podle právních předpisů Evropského společenství a zjišťování osoby, která zboží tomuto dohledu odňala nebo se tohoto odnětí zúčastnila a při zabezpečování a plnění úkolů vyplývajících z mezinárodních smluv **je celník oprávněn zastavovat osoby a dopravní prostředky**, provádět kontrolu zavazadel, dopravních prostředků, jejich nákladů, přepravních a průvodních listin. Při zastavování dopravních prostředků postupuje celník obdobně jako příslušník Policie České republiky.

Tímto Vám dáváme danou skutečnost na vědomí a žádáme Vás, aby jste s tímto seznámovali v rámci své činnosti širokou řidičskou veřejnost. Zejména autoškoly, které provádějí zdokonalování odborné způsobilosti řidičů, ve smyslu zákona 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, ve znění pozdějších změn, žádám aby školení shora uvedeného celního zákona zahrnuly do programu zdokonalovacích školení.

Ing. Stanislava Jakešová - vedoucí odboru dopravy

3.8.2004

●●●●●●●●●●

Z Ministerstva dopravy – odbor agend řidičů

Věc : **Stanovisko k udělení (rozšíření) řidičského oprávnění (stručný obsah)**.

V souvislosti se zavedením nového řidičského průkazu podle vzoru Evropských společenství se vyskytl problém zejména u žadatelů o udělení (rozšíření) řidičského oprávnění, kteří úspěšně složili závěrečnou zkoušku z odborné způsobilosti, v tom smyslu, že centralizovaný způsob výroby nového ŘP neumožňuje jeho okamžité vydání žadateli tak, jako tomu bylo doposud. Lhůta pro vydání ŘP je nyní do 15 – 20 dní od podání žádosti.

V této souvislosti se množí dotazy ze strany občanů i úřadů, jakým způsobem se pohlíží na žadatele v době mezi úspěšným složením závěrečné zkoušky z odborné způsobilosti a převzetím řidičského průkazu. K tomuto předkládáme následující stanovisko.

Právní analýza :

Podle právní analýzy zákona 361/2000 Sb., a správního řádu je třeba zdůraznit následující skutečnosti :

1. Řidičský průkaz je jediným dokladem, který **osvědčuje** udělení řidičského oprávnění (§ 103 odst. 1).
2. K řízení motorových vozidel na území ČR **opravňuje platný řidičský průkaz** (§ 104 odst 2 písm. a).

Rozhodným datem pro nabytí právní moci rozhodnutí o udělení řidičského oprávnění je datum vlastního převzetí řidičského průkazu žadatelem.

Platná právní úprava tedy neumožňuje obecnímu úřadu vystavit žadateli po dobu výroby řidičského průkazu jiný doklad o udělení řidičského oprávnění , než je řidičský průkaz. Jediný doklad, který osvědčuje v minulosti udělené řidičské oprávnění je podle platné právní úpravy „Potvrzení o ztrátě, odcizení, zničení nebo poškození řidičského průkazu“, který však lze vydat, a to bezodkladně, pouze v uvedených případech ztráty, odcizení, zničení nebo poškození řidičského průkazu, jehož byl již řidič držitelem. I toto potvrzení je však platné pouze na území České republiky a nelze k němu vydat mezinárodní řidičský průkaz.

Závěr :

Rozhodným datem pro nabytí právní moci rozhodnutí o udělení řidičského oprávnění je však datum vlastního převzetí řidičského průkazu žadatelem. Zákonné řešení , které by umožňovalo žadateli o řidičské oprávnění, který úspěšně absolvoval závěrečnou zkoušku, vydat obratem nějaký doklad, který by jej opravňoval k řízení motorových vozidel, neexistuje v současné době žádné. Jediným dokladem , který osvědčuje udělení řidičského oprávnění je, jak již shora uvedeno, pouze řidičský průkaz.

Toto stanovisko je potvrzené legislativním odborem Ministerstva dopravy

Ing. Pavel Nahodil - ředitel odboru

Věc : Prokazování zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel žadateli o řídičská oprávnění – stanovisko

Dnem 1.června 2004 vstoupila v účinnost vyhláška č. 277/2004 Sb., *o stanovení 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)*, která byla vydána Ministerstvem zdravotnictví v souladu s § 84 odst.7 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

V *Příloze č. 2* zmíněné vyhlášky je uveden vzor posudku, který vydává posuzující lékař po zhodnocení zdravotního stavu žadatele o řídičské oprávnění (dále jen „žadatel“) nebo držitele řídičského oprávnění zjištěného lékařskou prohlídkou (viz § 2 odst. 1 vyhl. č. 277/2004 Sb.).

Na podkladě výše uvedených skutečností je třeba pozměnit dočasný přístup k prokazování zdravotní způsobilosti žadatelů, který byl do současné doby uplatňován z důvodu chybějícího prováděcího předpisu, respektive vyhlášky č. 277/2004 Sb.

Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, upravuje v § 13 podmínky **přijetí** žadatele k výuce a výcviku, kde v odst. 1 písm. e) stanovuje jako jednu z podmínek, že osoba musí být zdravotně způsobilá k řízení motorového vozidla podle zvláštního zákona s odkazem na zákon č. 361/2000 Sb.

Na podkladě této skutečnosti se musí žadatel před jeho zařazením do výuky a výcviku podrobit lékařské prohlídce, kterou může provést pouze posuzující lékař (viz § 84 odst. 4 zákona č. 361/2000 Sb.).

Následující § 85 v odst. 2 ukládá posuzujícímu lékaři povinnost , cit. „ *Po provedení lékařské prohlídky, popřípadě odborného vyšetření vydá posuzující lékař žadateli posudek o zdravotní způsobilosti* “ , který, jak je již výše uvedeno, musí být proveden v souladu s *Přílohou č. 2*.

S přihlédnutím k těmto okolnostem můžeme konstatovat, že žadateli musí být po provedené lékařské prohlídce **vždy vydán** posuzujícím lékařem **posudek o zdravotní způsobilosti**.

Pro upřesnění uvádíme, že se nejedná o tiskopis, ale pouze o vzor posudku o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel. Tím chceme zdůraznit , že posudek může být vypracován na libovolném formátu papíru, ale musí vždy obsahovat všechny údaje, které jsou vzorem posudku stanoveny.

V praxi mohou nastat případy, že žadatel požádá posuzujícího lékaře o provedení a potvrzení duplicitního záznamu o jeho zdravotní způsobilosti do *Žádosti o řídičské oprávnění*.

Vzhledem k tomu, že § 13 odst. 4 zákona č. 247/2000 Sb. připouští, že zdravotní způsobilost žadatele může být doložena v žádosti o řídičské oprávnění, musí být zápis posuzujícího lékaře pokládán za dostačující ke splnění podmínky jeho přijetí k výuce a výcviku za účelem získání řídičského oprávnění, ale i vykonání zkoušky z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel.

Pokud však žadatel již žádá o udělení, případně rozšíření řídičského oprávnění, **musí** ve smyslu § 92 odst.4 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb . **vždy přiložit** k žádosti **posudek o zdravotní způsobilosti** vydaný posuzujícím lékařem ve smyslu *Přílohy 2* vyhlášky č. 277/2004 Sb., jelikož o udělení řídičského oprávnění se rozhoduje ve správním řízení, přičemž musí správní orgán před vydáním konečného rozhodnutí přezkoumat všechny podklady, zejména ve vztahu k § 82 zákona č. 361/2000 Sb.

Závěrem sdělujeme, že návrh novely zákona č. 361/2000 Sb. připouští povinnost předkládání dokladu o zdravotní způsobilosti některých řidičů příslušným kontrolním orgánům. Na podkladě této skutečnosti doporučujeme při rozhodování o udělení řídičského oprávnění pořizovat kopie posudků o zdravotní způsobilosti žadatele a originály vracet.

S tímto stanoviskem by bylo vhodné v rámci zajištění jednotného postupu seznámit nejenom kompetentní pracovníky obecních radů obcí s rozšířenou působností, ale i provozovatele autoškol ve Vašem teritoriu (například cestou zkušebních komisařů), aby bylo předcházeno případným nedorozuměním před zahájením zkoušek z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a rozhodování o udělení řídičského oprávnění.

34/2004-160-AS/1 ze dne 14.09.2004

Ing. Pavel Nahodil v.r.
ředitel odboru agend řidičů

●●●●●●●●

Výuka a výcvik cizinců

Vzhledem ke vstupu České republiky do EU je ve větší míře frekventovaná otázka výcviku cizinců za účelem získání řidičského oprávnění. Dle stávající právní úpravy zákonem 361/2000 Sb., a zákonem 247/2000 Sb., je možné provádět výcvik cizinců. Tyto předpisy platily i před vstupem do EU. K tomu bych chtěl poznamenat, že zájem ze strany občanů Rakouska a Německa se od vstupu enormně zvýšil. Vede je k tomu celá řada důvodů. Nejčastějším důvodem je cena výcviku a potom ta skutečnost, že orgány pověřené vydáváním řidičských průkazů nezkontrolují zda cizinci nemají zákaz řízení motorových vozidel ve své zemi. K této skutečnosti je vlastně nenutí žádný zákonný předpis. Nyní k samotné výuce a výcviku. Při přijímání žáka na základě "žádosti o řidičské oprávnění", uchazeč nemusí mít dlouhodobý pobyt ani povolení k pobytu ani pracovní povolení (jedná se o občany EU a zemí, s kterými máme bezvízový styk). Lékařské potvrzení by mělo být od cizineckého oddělení příslušného zdravotnického zařízení u občanů s dlouhodobým pobytem v naší republice - posuzující lékař dle zák. 361/2000 Sb., §§ 84,85,86. **Výuka a výcvik:** Nezapomeňte že při výuce musí být tlumočnick dle zák. 247/2000 Sb., §39 odst.6 a 7 (při zkouškách komisaři musí kontrolovat doložení přítomnosti tlumočnicka na všech hodinách výuky) tj. na všech hodinách teorie, jak při výuce v kursu tak i při individuální výuce (při zkouškách z odborné způsobilosti musí být tlumočnick u všech dílčích zkoušek). Zkušební komisař při ústní zkoušce má právo provést zdokumentování zkoušky pomocí zvukového záznamu popřípadě i videozáznamu dle zák. 40/1964 Sb., §12 odst.2 . Pokud má podezření, že tlumočnick žadateli napomáhal, provede záznam do žádosti "prospěl s podezřením náповědy tlumočnicka" a příslušný obecní úřad rozhodne o udělení příslušné skupiny po vyhodnocení záznamu provedeného komisařem. Toto byly zatím běžné záležitosti, ale nezapomínejme na finanční stránku věci. Cena za výcvik se pohybuje kolem 1250,-Eur, a to jsou ceny, které naleznete na internetu např. www.euro-fuehrerschein.com , za které se v ČR provádí výcvik skupiny B pro německy hovořící cizince. Tato cena je pro nás lákavá i vzhledem k tomu, že převážná část těchto zájemců již umí řídit vozidlo. Tyto informace se částečně objevily v tisku a reakce státních orgánů Německa i Rakouska není nijak příznivá, ať se již jedná o konkurenci pro autoškoly v Německu a Rakousku, ale zejména, že se jedná o lidi, kteří mají ve svých zemích zákaz řízení. Tito lidé nebudou mít čas trávit u nás tři až čtyři týdny aby absolvovaly výcvik dle učební osnovy. Další problém je s vydáním ŘP - budou se muset dvakrát dostavit na příslušný obecní úřad. To jsou jen některé problémy s tímto výcvikem nehledě na to že nemáme oficiální překlad našich zákonů / 361/2000, 56/2001 a dalších včetně testů /.Toto jsou jen některé postřehy z Prahy a okolí.

Dr. František Zima

• • • • •

Představy a realita

Při provozu vozidel (motorových i nemotorových) na pozemních komunikacích dochází často k situacím, které vedou účastníky k různému pohledu a tak i k různému řešení. Aby došlo k sjednocení názorů, je nutné nejprve sjednotit výklad dopravní problematiky v autoškolách, zejména výkladu zákona 361/2000 Sb., ale i úředníků – zkušebních komisařů – dopravních úřadů obcí s rozšířenou působností. Nutné je podotknout, že výklad zákona může provádět soud (snad i správce zákona – Ministerstvo dopravy ČR) a učitel autoškoly je zde pouhým tlumočnickem myšlenky zákona. Z hlediska potřeby neustálého posilování bezpečnosti na pozemních komunikacích je tak nutné, aby výklad učitele autoškoly nebyl při výuce diametrálně odlišný od požadavku zákona, nebo dokonce v příkrém rozporu . Je potřeba brát také v potaz, že dvou až tří měsíční úsilí autoškoly při výuce a formování budoucího řidiče je někdy negativně korunováno postojem a názory komisaře k řidičskému umění žadatele, který převážně předvádí, co jej učitel při svém nejlepším vědomí a svědomí naučil. Žadatel se pak ve snaze získat řidičské oprávnění, urychleně přizpůsobuje požadavkům komisaře. Nabízí se otázka, co si z tohoto „guláše“ informací odnese zkoušený žadatel do svého řidičského života.

Pro sjednocení názorů a výkladů právních norem, při nářcích autoškoláků, či výhrad komisařů, vydává Ministerstvo dopravy ČR „ metodické pokyny“, či různá „usměrnění činnosti“. Tyto dokumenty však nejsou nikterak závazné a vždy záleží na právním posouzení problému, právním oddělením jednotlivých úřadů.

Přáli bychom si, k prospěchu autoškoláků, komisařů, ale hlavně bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, aby o zmíněné pokyny vydávané Ministerstvem dopravy ČR se dalo opřít a byly chápány všemi zúčastněnými jako neměnná metodika, závazná zejména při řešení jakéhokoliv sporu.

Pro názornost uvádím příklad :

V jedné obci , jižní části Ústeckého kraje, při závěrečné zkoušce k získání ŘO na skupinu „A“, vyžaduje zkušební komisař při odbočování vpravo (motocykl není vybaven směrovými světly) dávání znamení o změně směru jízdy, **výhradně** paží ohnutou v lokti nahoru. Pokud zkoušený žadatel ukazuje klasicky upažením, započítává zkušební komisař tento manévr jako **NEVYHOVUJÍCÍ** a má převažující vliv na jeho rozhodnutí o úspěšnosti zkoušky.

Své rozhodnutí při rozboru chyb prováděných žadatelem v rámci zkušební jízdy odůvodňuje komisař tím, že zkoušený při ukazování upažením vpravo uvolnil ovládací rukojeť plynu ! Zarážející je fakt, že upozorňuje zkoušené žadatele, že zákon 361/2000 Sb., § 30 odstavec 3. mj. **ukládá při odbočování vpravo povinnost ukazovat levou rukou !**

Jsem přesvědčen, že učitel autoškoly při výkladu pravidel, tak i teorie jízdy na tuto možnost dávání znamení o změně směru jízdy nezapomíná a zcela určitě i vyjádří, kdy má řidič motocyklu tento způsob s ohledem na bezpečnost provozu a hlavně svoji používat. Například při předjíždění je opravdu nežádoucí , aby řidič motocyklu uvolnil rukojeť plynu a ukazoval při zařazování do původního směru jízdy upažením. Zde je dávání znamení paží ohnutou v lokti na místě. Před odbočením, ať již vlevo, či vpravo, však řidič zpomaluje a využívá setrvačnosti. V tomto okamžiku má dost času a prostoru na ukazování upažením do příslušného směru jízdy. Zde jsem toho názoru, že pan komisař při výkladu nebezpečnosti ukazování pravou paží a uvolnění rukojeti plynu pozapomněl na poslední větu odstavce 4. zmíněného ustanovení zákona . Hlavně si neuvědomil, jak nebezpečné, nejen pro motocyklistu, může být toto ukazování v praktickém životě, v okamžiku, kdy je řidič nabalen jak „pumpa“ , nebo při ležérním ukázání mladého motocyklisty a možnosti předjíždění zprava v křižovatce ostatními motoristy. Při klasickém ukazování upažením (před započítáním jízdního úkonu) k těmto pochybením dojít nemůže !

Protože jsme toho názoru, že takovýto výklad zákona poškozují autoškoly (pohled zákazníka na rozpor ve výuce s požadavkem komisaře), ale hlavně zkoušeného žadatele samotného, požádali jsme o právní posouzení renomovaného právníka, který se zabývá problematikou provozu na pozemních komunikacích již dlouhá léta.

Právník

Odstavec 3., § 30 zákona 361/2000 Sb. říká, že pokud není vozidlo vybavené směrovými světly, nebo při jejich poruše, dává se znamení **upažením**. (tedy vpravo i vlevo). Paží ohnutou v lokti nahoru se dává znamení o změně směru jízdy na opačnou stranu. Z této citace zákona je nutné chápat, že tzv. ukazování „zlomenou paží“ je nouzové řešení, zejména pro řidiče s levostranným řízením, kdy nastane stav technické nouze. Nelze tento manévr určit jako základní ! Například si může řidič zabezpečit při levostranném řízení odbočení vpravo za pomoci spolujezdce

(náležitě poučenou osobou) tj. ukazováním vpravo upažením. Nutno dále chápat, že cyklisté používají klasické ukazování tak jak zákon říká a ze své praxe neznám ukazování „zlomenou rukou“. Tento náhradní způsob ukazování je více v podvědomí řidičů mot. vozidel, než cyklistů a ostatních (chodců).

Stanovisko k řešení uváděné zkoušky, kdy úspěšnost ovlivnil způsob ukazování není v pořádku a to zejména, že záleží na řidiči, tj. zkoušeném žadateli, který způsob v dané situaci vzhledem k bezpečnosti sil. provozu zvolí.

Z citovaného, vážení kolegové autoškoláci, je patrné, že náš letitý požadavek na praxi zkušební komisaře jako učitele autoškoly, který by měl schopnost citlivého posouzení problému se v **tomto** případě minul účinkem.

Tento komisař má pětiletou praxi jako učitel autoškoly.

Lubomír Pachman

Kam jsme to dopravovali...?

Práce učitele autoškoly je náročná a zodpovědná. Toto bylo vždy zdůrazňováno. Před více než třiceti lety jsme tuto práci dělali za hodinový výdělek 10,-- Kč což byl tehdy průměrný plat. Jezdili jsme s „vymožeností“ Pragou V3S, která byla často přes dvacet let stará. V zimě, někdy po čtyřech hodinách výuky, s namrzajícími okny, ale v létě jsme se řádně ohřáli od motoru. Praga V3S byla dobrá pro toho, kdo v ní nemusel snášet otřesy a teploty osm hodin denně. Na motorce jsme většinou začínali vyučovat až když přišly podzimní deště a první podzimní mrazíky. Takto nám to tehdy organizovali. Pragy V3S jsme se zbavili, práci si organizujeme většinou sami, ale co ten hodinový plat nyní? Průměrný měsíční plat v České republice je 17000,-- Kč, hodinový průměr vychází 100,-- Kč. V soukromých autoškolách je pouhých 60,-- Kč za odučenou hodinu ve skupině „B“. Některým pečlivějším počtářům vychází 40,-- Kč/hodinu. Výdělek je ovlivněn také tím, jaké auto při výuce používáme a jaká je forma jeho nákupu. Ojeté auto se nyní prodává za stále horších podmínek. Velký vliv na náklady má počet ujetých km během odučené hodiny. S organizačními kilometry je to nejčastěji celkem 25km. Stát uznává náklady 3,50 Kč/km a přibližně 2,-- Kč za pohonné hmoty. Celkem tedy 5,50 Kč/km. Vynásobíme-li 25km x 5,50 Kč vychází nám náklad 137,50 Kč na odučenou hodinu jízdy. Při celkové ceně 7000,-- Kč za přípravu skupiny „B“ vychází tržba 200,-- Kč za hodinu jízdy. Za tuto cifru se také většinou jezdí kondiční hodina. Na plat, telefonování a ostatní režii zbývá 62,50 Kč. Tak se snadno dostáváme k hodinovému platu 60,-- Kč což je přibližně polovina průměrného platu v České republice. Za takový plat dělají studenti o prázdninách. Malý hodinový plat, od kterého se odvíjí téměř vše, je jedním s důvodů, proč většina soukromých autoškol nemá své pokračovatele v synech majitelů. Ve větších městech mají lepší možnosti. Také prostředí, ve kterém se učí ve větších městech, neumožní většinou dosáhnout důchodového věku. Průměrný dosažený věk je zde menší než šedesát let u učitelů, kteří učili všechny druhy výuky více než dvacetpět let. Naděje, že tomu bude jinak je téměř nulová. Ale naděje umírá poslední. Znal jsem několik učitelů a organizátorů autoškoly, kteří říkali, že konkurenci zlikvidují. Nyní již nežijí nebo v šedesáti letech věku mají podlomené zdraví. Jak to učí například v Jihlavě nebo v Plzni? Zde je cena velmi nízká. Kolik toho můžou asi odjezdit a jaká je náročnost u zkoušek? Lepší řešení musí najít každý sám.

Václav Rejda

.....

Muž si čte v klidu noviny, když se najednou ozvou kroky a jeho blond'atá manželka jde ze schodů, otevře venkovní dveře, přejde zahradu, odemkne poštovní schránku, zakroučí hlavou a zase jde zpět. Za pár minut se vše opakuje. Kroky na schodech, zase se objeví žena, zase vyjde, přejde zahradu, zase otevře schránku, zakroučí hlavou, vrátí se zpět do domu. Když se to opakuje asi po páté, muž to nevydrží, zvedne oči od novin a ptá se: "Děje se něco miláčku?"
A žena odpoví: "Ale nic, jen ten můj blbý počítač mi pořád hlásí, že mám ve schránce nějakou poštu."

.....

INZERCE

Nabízíme všem členům Profesního společenství autoškol ČR uveřejnění inzerátů z oblasti autoškolského podnikání a to zcela zdarma v rámci členského příspěvku. Je možné uveřejnit i inzeráty jiných subjektů z oblasti autoškolského podnikání a ve vztahu k PSA ČR ovšem za úhradu.

Redakční rada