



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

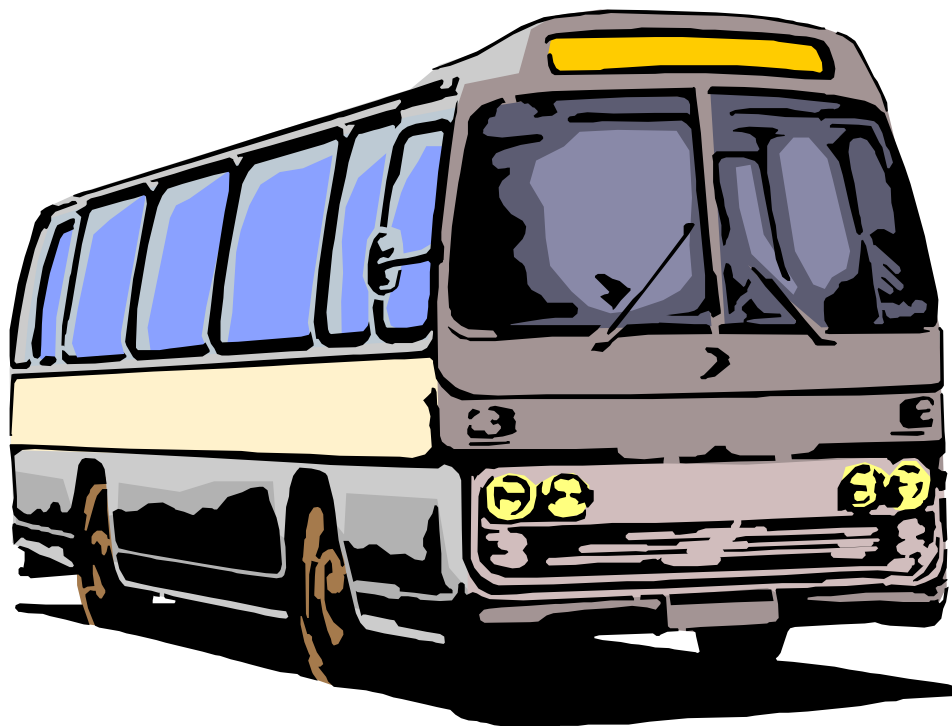
ZPRAVODAJ

5

Profesní společenství autoškoly ČR

Úprava tiskové podoby Zpravodaje, určené pro webové stránky Profesního společenství autoškoly ČR. Neobsahuje inzerci nebo případné aktuální informace.

Vydáno v červenci 2005



!!!!!!!!!!!!!! POZOR !!! POZOR !!! POZOR !!!!!!!!!!!!!!!

III. VALNÁ HROMADA PSA ČR

**se uskuteční ve čtvrtek dne 10. listopadu 2005 od 9,30 hodin
již tradičně v areálu školícího střediska pod Dubovou skálou ve Štokách
(obec leží na silnici č. 38 mezi Havlíčkovým Brodem a Jihlavou)**

Nezapomeňte si poznamenat termín konání do svých diářů !

Program VH si přečtete v příštím čísle Zpravodaje. Budeme vědět více o připravované novele zákona 247 a nových zkušebních testech.

*Přímo v areálu je možné zajistit levné ubytování – tel.: 723 594 763
569 459 198*

Pozvánky nebudou již rozesílány

OHLÉDNUTÍ ZA SEMINÁŘI

PODĚKOVÁNÍ

Využívám této příležitosti, abych poděkoval společnostem H.C.T. v.o.s. Bílina a SYSTEMCONSULT Pardubice, jmenovitě pánům Jiřímu PATEROVI a Ivo MACHAČKOVI, kteří na naši žádost přednášeli na seminářích pořádaných naším Společenstvím pro učitele autoškol v dubnu a květnu.

Dále patří dík i všem členům výkonného výboru PSA ČR, kteří se podíleli na organizačním zajištění zmíněných seminářů.

Zdeněk Hlavatý

JE MI LÍTO

Ptáte se čeho?

Je mi líto malého zájmu učitelů autoškol o vzdělávání.

Je mi líto kvalitních přednášejících, kteří mluví k hrstce zájemců.

Je mi líto snahy pořadatelů seminářů pro učitele autoškol, kteří věnují čas a úsilí ve prospěch ostatních kolegů.

Je mi líto promarněné šance něco nového se dozvědět.

Je mi líto i žáků autoškol, kteří potkávají učitele bez zájmu o novinky v oboru.

A hlavně lituji nás všechny, protože si svým chabým zájmem koledujeme o znovuzavedení prolongací, proti kterým jsme tak vehementně protestovali. Pamatuji se, jak na různých shromážděních nás autoškoláků většina volala po odborných seminářích a jiných obdobných akcích. Ale pro koho?, když účast na velmi zajímavých seminářích byla tak jeden ze sedmdesáti držitelů učitelského oprávnění.

Takže JE MI OPRAVDU LÍTO

J.G.

Každému jeho klídek.

Je pátek, pěkné červnové odpoledne a vládne božský klid. Právě si čtu ve zprávách, jak se včera našim poslancům asi nechtělo rušit svůj klid a tak zbytek své schůze zrušili. Kam spěchat? Co se nestihne do prázdnin (těch parlamentních), stihne se po nich. A na prázdninových cestách se třeba ještě najde nějaké „nové koření“, aby ten „guláš“ co spolu s ministerstvem dopravy poslanci vaří ze zákona o provozu na pozemních komunikacích, byl ještě pálivější a méně stravitelný. Ale každý z poslanců se už zviditelnil, pozměňovacích návrhů k meritu věci nebo i k jiným pozměňovacím návrhům už je přehršel. A jak to bude vypadat v praxi? Vždyť poslanci mají imunitu, jich se to netýká. A bude-li třeba, lze za pár měsíců stvořit novelu novely. A že na našich cestách umírá v přepočtu na ujeté kilometry 4 x více lidí než ve Velké Británii, 3 x více než v Německu nebo USA? Za to přeci může policie a její dohled!

V tomto týdnu byl zveřejněn rozhovor s dálničním policistou,. Který se pochlubil, že ani bavič Novotný po dopravním přestupku neuspěl s výmluvou, že je jen chudý umělec a musel zaplatit pokutu. No, je ten policista asi tvrd'as. Jak k tomu Novotný přijde, když vidí v jiných časopisech názory svých kolegů, že podobné „prkotiny“ řeší s policistou úsměvem, volnou vstupenkou nebo CD-čkem. Ještě že novela přestupkového zákona, bude-li schválena, nás srovnává do latě - od 1500 Kč nahoru. Však to také zásadově navrholo ministerstvo dopravy.

Asi to má souvislost s jakousi národní strategií bezpečnosti provozu. Je to prý na internetu, ale jinak hodně utajené. Při školení řidičů jsem se zeptal starostů některých obcí v našem regionu, jak plní úkoly, pro ně vyplývající z tohoto materiálu. Dívali se na mne nevěřicně. O čem to mluvím? Jaká strategie, jaké úkoly pro obce?

A já jsem si uvědomil, že my autoškoláci, nejsme jediní, kdo nemá nárok, dle ministerstva dopravy, být účasten nebo jen řádně informován o aktuálním dění v oboru. Chceme do roku 2010 snížit počet mrtvých na našich komunikacích v důsledku nehod na polovinu. Ale proč bychom se starali o výchovu řidičů, o jejich průběžné vzdělávání, my je raději skrouhneme. Vždyť bodový systém se dá nastavit i tak, aby v roce 2010, už nás většina nejezdila.

Směrnice EU, dle mého názoru, kladou na profesi řidič velký důraz, a stanovují rozsáhlé podmínky pro jeho přípravu a jeho vzdělávání. Tyto směrnice v brzké době, budeme muset realizovat i u nás. Jak probíhá příprava jejich zavedení? Otázka, ticho po pěšině. Novela autoškolského zákona se jednou nepřipravuje, podruhé zase se nesmí vynášet informace, a tak odborný potenciál, který tvoří učitelé autoškol se svou denní praxí v oboru, zůstává nevyužit a ministerští úředníci pod tlakem lobisických skupin „něco“ připraví. To něco, budou pravidla a podmínky, jedné z oblastí živnostenského podnikání, která má za úkol připravovat řidiče. Současné podmínky jsou netransparentní a umožňující mnohdy subjektivní výklady úřadujícího představitele odboru na některém ministerstvu (výcviková vozidla, školení řidičů, DPH atd), ale zaručují jedno. Nám, úředníkům do toho nebude nikdo moc mluvit, a my budeme mít klid. Iniciativy nějakého profesního sdružení lehce odmítneme s poukazem na to, že nezastupuje všechny autoškoly. A v záloze jsou další argumenty. Vždyť další autoškoly se stejně jen dohadují o cenách, úroveň výuky nic moc, zájem o nové poznatky a jejich uplatnění ve výuce se prakticky nekoná. A když bude nejhůř, tak se lze podívat, jak že vlastně probíhá ta výuka za 4 tisíce korun a zdali, při školení řidičů se kromě otisku razítka, dozví řidič ještě také něco nového.

A tak máme pořád všichni klídek. I my autoškoláci?

Ing. Zdenek Peřina



Pohled na časy minulé :

V srpnu 1951 vydal Krajský národní výbor v Praze – vůbec poprvé v Československé republice po 2.světové válce – vyhlášku o řízení silniční dopravy (číslo 100/1951 Ú.l.).

Ve vyhlášce se mimo jiné stanoví :

.....řízení dopravy provádí krajský národní výbor v Praze společně s Ústředním národním výborem v Praze v krajském středisku pro řízení dopravy v Praze.....

.....dodržování této vyhlášky bude kontrolováno orgány národních výborů za součinnosti orgánů národní bezpečnosti.....

Kam kráčí odborné vzdělávání doživotních držitelů profesních osvědčení?

Jako zkušební komisař autoškol sleduji poměrně pravidelně vše, co se v autoškolství a okolo něj děje. Z praxe vím, že není jednoduché dělat něco navíc, než musíme, nebo se k tomu rozhodnout. Významnou roli hraje i motivace. Uvítal jsem vznik periodika „Zpravodaj pro autoškoly“, vydávaného Profesním společenstvím autoškol ČR. Snahy společenství vnímám pozitivně, vítám možnost vyslovit i kritické názory nebo připomínky touto formou. Je užitečné mít možnost vyvolat diskusi v rámci odborné veřejnosti, mezi kterou učitele autoškol bezesporu řadím. Považuji je zároveň za partnery náročného procesu zrodu a zdokonalování řidičů.

A nyní k věci, pro kterou jsem se rozhodl napsat tento příspěvek. Při pročítání Zpravodaje (4. číslo) jsem nemohl přehlédnout, že PSA ČR připravila na měsíce duben a květen 2005 vzdělávací semináře učitelů autoškol, kdy výrazně deklarovala, že není určen jen členům PSA, ale všem učitelům, kterých je dle mého odhadu cca 8 tisíc v rámci ČR. Téma školení bylo zajímavé a přitažlivé, kdo by se nechtěl dozvědět něco nového o tom, JAK JEZDIT v EVROPĚ, nebo nenahlédl pod pokličku ELEKTRONICKÝCH PODVOZKOVÝCH SYSTÉMŮ. Trochu jsem Vám autoškolákům záviděl jak téma, tak i cenu školení (100,- Kč pro nečleny PSA), ale i možnost výběru termínu a místa školení. Mimochodem cena obdobných školení (pořádaná komerčními firmami) nižší odborné úrovně, se pohybuje okolo 1.800 Kč za pět hodin. Sám jsem neodolal nabídce p. Hlavatého a po dohodě se zaměstnavatelem, jsem se zúčastnil školení dne 21.4.2005 v Mělníku. Byl jsem však překvapen nízkou účastí, kdy v sále pro 80 lidí se nás sešlo 24. Některý ze čtyř termínů by zvládl absolvovat každý učitel, který o celoživotní vzdělávání zájem má. Ale bohužel, čtyř školení ve čtyřech městech, se celkem zúčastnilo jen 106 učitelů a pár zkušebních komisařů... Je to přiměřené, nebo snad získáním profesního osvědčení po základním kurzu na celý život již potřebu odborného vzdělávání nepotřebujete? Je smutné, že schvalováním legislativních norem zřejmě nedopatřením (nebo něčím jiným?) u pasáže o držitelích profesních osvědčení a držitelích pověření k přezkušování řidičů (o prolongacích tohoto pověření nikde ani zmínka), vypadlo ustanovení, které je jinak pro komisaře tvrdě povinné. O čem že to píší, no přece o zdokonalovacím školení v určitém časovém intervalu a následném ověření znalostí formou náročného přezkoušení... Jak je vidět, zákon a jeho časté novely včetně prováděcích předpisů, zkrucované před zrozením některými „odborníky“, zjevně působí demotivačně. Nebo snad očekávaná novela zákona č. 247/2000 Sb.? Věřím, že řada učitelů se v předchozích řádcích nepoznává, protože má kvalitní znalosti, zkušenosti, práci koníčkem a k sebevzdělávání se staví čelem. Vy, kteří toto neznáte, pak promiňte, myslím to s Vámi dobře. Je smutné, když žák autoškoly doučuje učitele, nebo když zkušební komisař ještě v době zkoušky doplňuje zkoušenému užitečné informace, které se měl dozvědět při výuce a výcviku. Je i smutné, když učitel výuky a výcviku žije v domněnku, že jeho odborné znalosti a dosavadní zkušenosti nemají chybu a v nevědomosti učí již překonané a neplatné poučky, jak i zaznělo při školení z úst jednoho zkušeného přednášejícího.

Můj příspěvek nemá za cíl vyvolávat konfrontaci, ale zamyšlení...

Pokud Vám v budoucnu někdo připraví a organizačně zajistí odborné vzdělávání za cenu dvou krabiček cigaret, popř. zdarma, využijte prosím tuto možnost.

Bc. Jan Plíva (komisař)

V Jablonci n.N. 2005-06-02



Pohled do minulosti :

*V roce 1951 byla vydána vyhláška číslo 327/1951 Ú.l., kterou se stanoví **pravidla silničního provozu** (na veřejných silnicích).*

V předpisu se mimo jiné stanoví :

.....provoz na veřejných silnicích vyžaduje bezpodmínečnou a uvědomělou kázeň všech jejich uživatelů....Musí rovněž dbát toho, aby neohrožoval bezpečnost osob a nepoškozoval majetek, zejména také veřejnou silnici a aby nerušil na ní pořádek....

.....osoby, které by pro svůj věk nebo pro tělesnou nebo duševní vadu mohly ohrozit bezpečnost nebo plynulost provozu či bezpečnost osob nebo majetku....., mohou užívat veřejné silnice jen, je-li vhodně postaráno o to, aby k ohrožení nedošlo....

.....na veřejných silnicích se jezdí vpravo. Na jednosměrné veřejné silnici lze použít k jízdě celé šíře vozovky.....

ZEPTALI JSME SE ZA VÁS - odpovědi dalších pojišťoven

Věc: ÚHRADA ŠKOD VZNIKLYCH PŘI POSKYTOVANÍ PRVNÍ POMOCI

Konstatuji, že škoda vzniklá i na předmětech patřících třetí osobě, která poskytovala pomoc při dopravní nehodě, již nebyla přímým účastníkem, se považuje za škodu vzniklou v důsledku pojistné události z "povinného ručení". Takováto "zasahující" osoba se ve smyslu právních předpisů považuje za tzv. třetí osobu, a je rovněž subjektem oprávněným k tomu, aby při likvidaci pojistné události vystupoval v postavení poškozeného, vedle přímého účastníka nehody, který ji nezpůsobil, či pouze v určité míře (existuje i dělená odpovědnost účastníků dopravních nehod). Poškozeným pak rozumíme subjekt, který je (prokáže-li rozsah škody) oprávněn přijmout pojistné plnění, tedy vlastně odškodnění, které za škůdce (pojištěného) hradí jeho pojistitel na povinné ručení.

Podmínkou je prokázání výše škody a souvislosti s předmětnou dopravní nehodou. Proto je vhodné z hlediska pozdějšího uplatnění nároku takovou skutečnost - např. použití lékárničky i vlastního oděvu k ošetření krvácejícího, znečištění vozidla při převozu raněného apod. zadokumentovat (svědecky, zápisem do protokolu o dopravní nehodě apod.), pochopitelně v součinnosti s ostatními účastníky nehody či zasahujícími policejními orgány.

Věřím, že má odpověď alespoň nastínila způsob řešení dané problematiky.

S pozdravem

Mgr. Daniel Skřivánek
Zástupce vedoucího odboru
pojištění odpovědnosti ÚPMV
Kooperativa, pojišťovna, a.s.

V Praze 4.3.2005



K Vašemu dotazu sděluji následující stanovisko.

Škoda vzniklá použitím lékárničky, znečištěním oděvu nebo jiných věcí (sedadla ve vozidle) při poskytování první pomoci resp. při odvozu zraněného, použití hasícího přístroje a podobně, je podle § 32 zákona č.37/2004 Sb. považována za tzv. **zachraňovací náklady**. Takovou škodu je pojišťovna povinna hradit z povinného ručení viníka dopravní nehody, pokud vznikla na zdraví nebo na věci poškozeného při dopravní nehodě.

Ovšem škody nastalé v souvislosti se škodou na zdraví řidiče - viníka dopravní nehody (znečištění sedadel vozidla osoby poskytující pomoc, použití lékárničky apod.) nejsou dle ustanovení zákona č.168/1999 Sb. předmětem rozsahu pojištění v povinném ručení. Pojišťovny nejsou povinny takovéto škody hradit. **ČSOB Pojišťovna však škody tohoto charakteru hradí.**

V Pardubicích 9.3.2005

Ing. Pavel Kubíček
ved. odd.pojistných událostí
ČSOB Pojišťovna Pardubice



Československá obchodní banka, a.s. nabízí tyto základní bankovní produkty ČSOB pro autoškoly – živnostníky i společnosti vyšších forem (s.r.o., a.s. atd.)

ČSOB Podnikatelské konto Plus

!! nabízí za základní měsíční poplatek Kč 145,--*

- zřízení a vedení konta v Kč
 - měsíční zasílání výpisů z účtu
 - zaúčtování 1 tuzemského platebního příkazu v rámci banky podané písemnou formou, prostřednictvím sběrného boxu
 - zaúčtování 10 tuzemských platebních příkazů zadaných elektronickou cestou, včetně trvalých příkazů (debetní transakce)
 - zřízení služby ČSOB Linka 24 a služby ČSOB Mobil 24, vč. měs. poplatku za jejich užívání
 - zřízení služby ČSOB Internetbanking 24 a měsíční poplatek za užívání služby (SMS klíč)
 - ČSOB INFO 24 – neomezený počet zpráv zasílaných prostřednictvím e-mailu, 3 SMS zprávy a 5 potvrzení karetní operace SMS zprávou.
 - vydání a vedení platební karty VISA Electron čip nebo Maestro Mezinárodní (tzn. včetně obnovení po ukončení platnosti karty). PK VISA Electron čip je spojena s bezplatným poskytováním služeb D.A.S., pojišťovny právní ochrany, a.s.
 - ověření podkladů a vyhodnocení žádosti o poskytnutí PP
- Běžný účet je úročen vyhlášenou úrokovou sazbou (www.csob.cz).

ČSOB Firemní konto

!! nabízí za základní měsíční poplatek Kč 290,--*

- zřízení a vedení konta v Kč
- měsíční zasílání výpisů z účtu
- služba ČSOB Internetbanking 24
- zaúčtování 30 tuzemských platebních příkazů zadaných elektronickou cestou, včetně trvalých příkazů
- zřízení služby ČSOB Linka 24 a služby ČSOB Mobil 24, vč. měs. poplatku za jejich užívání
- zřízení služby ČSOB Internetbanking 24, včetně vydání čipové karty s bezpečnostním certifikátem a čtečkou čipových karet pro připojení na sériový port PC a měsíční poplatek za užívání služby
- standardní roční obnovu bezpečnostního certifikátu ke službě ČSOB Internetbanking 24
- zprávy služby ČSOB INFO 24 – neomezený počet zpráv zasílaných prostřednictvím e-mailu, 5 SMS zpráv a 5 potvrzení karetní operace SMS zprávou
- vydání a vedení platební karty VISA Classic (tzn. včetně obnovení po ukončení platnosti karty)
- ověření podkladů a vyhodnocení žádosti o poskytnutí povoleného přečerpání.

ČSOB Bussines Banking 24 – základní poplatek 200,-

- zřízení služby
- tuzemský korunový platební styk včetně prioritních plateb (dle ceníku ČSOB)
- zahraniční platební styk včetně prioritních plateb (dle ceníku ČSOB)
- zůstatek a historie účtu
- elektronické výpisy
- informace o neprovedených platbách
- přenos dat z a do účetních systémů
- síťové řešení
- vydání čipové karty s bezpečnostním certifikátem a čtečkou čipových karet pro připojení na sériový port PC.

ČSOB Povolené přečerpání pro SME

- krátkodobý úvěrový produkt (obdoba kontokorentu), jehož limit je vypočten dle obrátu na účtu s ohledem na bonitu
- používá se převážně jako finanční rezerva, nebo na pokrytí přechodného nedostatku finančních prostředků

Uniknout moderním radarům je těžší

O chování mnoha českých řidičů si není třeba dělat velké iluze. Statistiky nehodovosti hovoří neúprosně za vše. Volá se po větší represí za zvlášť nebezpečné jednání na silnici.

Výsledky měření bohužel potvrzují neukázněnost mnoha tuzemských řidičů.

Právě nepřiměřená rychlost přitom byla v minulém roce nejčastější příčinou úmrtí na českých silnicích. Jízda na červenou ? Taktéž nic neobvyklého.

V současné době společnost Czech Radar ve spolupráci s třetím plzeňským obvodem již několik měsíců na jedné z plzeňských křižovatek monitoruje rychlost a průjezd vozů v okamžiku, kdy na semaforech svítí červená. Zařízení tak mimo měření rychlosti zaznamenává cenný důkaz pro zjištění viníka při vzniklé dopravní nehodě, který vjel do křižovatky na červenou.

Co umí nejmodernější radary

Příklad jednoho z nové generace radarových měřičů rychlosti s digitální kamerou české výroby Ramet AD9C ukazuje, co takové zařízení umí....

- až do vzdálenosti 60 metrů změří se zárukou přesnosti na 3% rychlost v rozmezí

20 až 250 km/hod.

- může být použit z místa i za jízdy zabudovaný v autě s rozlišením měřené rychlosti na 1 km/h.

- může měřit vozidla ve směru příjezdu, ale i oba směry zároveň a dokáže to na záznamu vyznačit.

- dokáže dokonce rozlišit i krátká a dlouhá vozidla, tedy osobní a nákladní auta a zaměřit je podle jejich rychlostních limitů.

- umí zobrazit registrační značku a řidiče za volantem, a to i v noci, a nedá se ošálit „zaručenými“ protiradarovými prostředky.

- dokáže spolehlivě pracovat v rozsahu venkovní teploty od - 20 do + 60 stupňů celsia.

- v jiné verzi může být zabudovaný i nastálo, vše umí zaznamenat či odeslat až na vzdálenost 30 km.

Poměrové měření rychlosti. Jak to funguje ?

Současné měření rychlosti dostává novou tvář v podobě poměrového měření.

Poměrové, neboli úsekové měření je metoda určení průměrné rychlosti vozidla v definovaném úseku komunikace.

Délka tohoto úseku je přesně vyměřena (může být řádově od 100 metrů až do desítek kilometrů). Nainstalované zařízení měří dobu průjezdu každého vozidla tímto úsekem.

Výsledkem je požadovaná průměrná rychlost, která se vypočítává podílem délky úseku a doby jeho průjezdu.

RR

Muzeum autoškolství v Jablonci nad Nisou sděluje všem příznivcům motorismu, že 11.červen 2005 vzpomeneme 110. výročí vydání prvního řidičského průkazu v Českých zemích.

Známý průkopník motorismu u nás, baron Theodor von Liebig, průmyslník z Liberce, zakoupil v prosinci roku 1893 u Karla Benze v Mannheimu vůz VICTORIA. To byl skutečně první automobil v Čechách. Mimořádné postavení a prestiž barona Liebiga pomohly překonat všechny obtíže s povolením dovozu. Tehdejší celníci automobil v seznamech neměli, a tak byl vůz proclen jako kočár bez oje s plynovým motorem.

Členové městského zastupitelstva v čele s magistrátním radou i přes zjevnou nedůvěru k novému vehiklu, neodmítli zkušební jízdu, na jejímž základě bylo Liebigovi vydáno povolení k jízdě po veřejných komunikacích. Bylo to vůbec první vydání řidičského oprávnění na našem území. K dnešnímu dni máme ve sbírkách více než 100 provedení řidičských průkazů.

Za 110 let se změnilo velmi mnoho. Ale nabízí se jedna otázka:

Co jsme se za těch 110 let naučili? Zkuste se trochu zamyslet i Vy, motorističtí přátelé.

Děkuji Vám.

Mirka Šimková
Muzeum autoškolství

CHCEME ZNÁT I VÁŠ NÁZOR

V minulém Zpravodaji jsme poprvé uveřejnili tuto rubriku. Objevila se zde statistika nehod za rok 2004 – kategorie vozidel N 1. Výsledky jsou hrozné, zejména nárůst smrtelných nehod je téměř stoprocentní !!

Chtěli jsme proto znát Váš názor - odborníků, kteří tuto skupinu tzv. referentů školíte. Máme zájem otevřít tuto diskusi i vzhledem k připravované novele zákona 247 a rozsahu povinných školení.

Neočekávali jsme stovky dopisů, ale takový NEZÁJEM!! opravdu také ne. Přišel jediný dopis!! Zřejmě jste všichni spokojeni se stávajícím stavem věcí. A nepořádek, který panuje okolo nás na silnicích se nikoho z Vás netýká!? V klidu si vycvičíte pár žáků, sem-tam nějaké to školení a pak ať se děje, co se děje. Zejména dnes, když výsledky naší práce na silnicích stejně nikdo nekontroluje! Policistu na silnici přece nepotkáte, tak čeho by se noví řidiči obávali. A příklady na silnicích jsou „výmluvné“!

A akce KRYŠTOF? Třikrát kontrola na 10 kma výsledek ?
např. akce 18. – 21.4.2005 dle Č T K

kontrolováno vozidel	150.601	
překročení rychlosti	16.846	(více než 10%, a to v době avizovaných kontrol)
jízda pod vlivem alkoholu	186	
jízda bez řidičského oprávnění	343	
jízda bez řidičského průkazu	417	
nepoužití bezpečnostních pásů	3.784	

a k tomu více než 6.000 vozidel bylo ve špatném technickém stavu.

Celkem téměř 30.000 přestupků ! za které bylo uloženo přes 9.000 pokut. Kde je dalších cca 20.000 přestupků bez potrestání ? A proč?

Dále kontroly na D1 by byly potřeba denně, vzhledem k tomu, že se po ní pohybují i vozidla, která tam ze zákona nemají vůbec najet (AVIE a jim podobná vozidla, která nesplňují podmínky dané zák. 361, §35/1). Určitě by tím ubylo nejen kritických situací, ale i nehod.

I přes toto poměrně málo optimistické hodnocení, a nebo snad právě proto, bychom se všichni měli snažit svojí prací přispět k nápravě stavu na našich cestách. Vždyť pro nás silnice nejsou jen spojnicí z bodu A do bodu B, ale částí našeho denního chleba a našim pracovištěm .

Zdeněk Hlavatý

POZOR – výňatek ze zákona

229

ZÁKON

ze dne 18. května 2005,

**kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů,
a zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích
a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů**

ČÁST DRUHÁ

Změna zákona o provozu na pozemních komunikacích

Čl. III

V zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění zákona č. 60/2001 Sb., zákona č. 478/2001 Sb., zákona č. 62/2002 Sb. a zákona č. 53/2004 Sb., § 134 odstavec 2 zní:

===="(2) Řidičské průkazy vydané

- a)
od 1. července 1964 do 31. prosince 1993 jsou jejich držitelé povinni vyměnit do 31. prosince 2007,
- b)
od 1. ledna 1994 do 31. prosince 2000 jsou jejich držitelé povinni vyměnit do 31. prosince 2010,
- c)
od 1. ledna 2001 do 30. dubna 2004 jsou jejich držitelé povinni vyměnit do 31. prosince 2013."