

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)

Prezence - od 8,30 hodin (**nezapomeňte si vzít své členské průkazy!**)

Program – bude přizpůsoben aktuálnímu stavu projednávání a schválení novely zákona 361 a pokračujícím jednáním na novele zák. 247, který se nás všech bytostně dotýká. Z tohoto důvodu jsou zváni jako hosté odpovědní pracovníci MD ČR. Vzhledem k tomu, že se připravují i nové zkušební testy, vynosnažíme se pozvat i některé z členů komise, která je zpracovává.

Upozornění – pro členy PSA ČR

Na Valné hromadě pro Vás budou připraveny studijní, informační a propagační materiály. Prosím, považujte to za bonus pro ty, kteří se našeho jednání zúčastní. Z finančních a technických důvodů není možné nepřítomným zasílat.

Za samozřejmost považujeme i to, že jsou zváni prodejci pomůcek pro autoškoly, tak jako v minulém roce.

Pokud jste během července neobdrželi Váš členský průkaz, přestože máte pro letošní rok uhrazen členský příspěvek, ozvěte se. Obratem Vám zašleme duplikát.

Nocleh - pro ty, kteří chtějí přijet dříve, je možné objednat přímo v areálu škol.střediska na č.tel.: 723 594 763 nebo 569 459 198

PROSÍM, BERTE TOTO JAKO POZVÁNKU, DALŠÍ JIŽ NEBUDEME POSÍLAT !!

Na Vaši hojnou účast se těší jménem celého výkonného výboru

Zdeněk Hlavatý

***Privítáme účast vážných zájemců o naši činnost,
kteří nás svým členstvím chtějí podpořit!***

#####

Umí Vaše auto volat o pomoc SMSkou?

GSM autoalarm

CA - 1202 **Athos**



www.jablotron.cz

- ✓ při poplachu **zpráva na Váš mobilní telefon**
- ✓ **ovládání pomocí mobilu** a dálkového ovladače
- ✓ možnost **připojení na službu střežení REX** 24 hod. denně
- ✓ se službou střežení **výrazná úspora** na pojistném
- ✓ **zablokování vozidla** a zjišťování stavu **pomocí SMS**
- ✓ **střežení garáže a karavanu** pomocí bezdrátových detektorů
- ✓ **lokalizace vozidla** pomocí služby LOCATOR
- ✓ při narušení **příposlech prostoru vozu**
... a řada dalších vlastností

Jablotron s.r.o., Pod Skalkou 33, Jablonec nad Nisou, 466 01,
tel.: +420 483 559 911, e-mail: prodej@jablotron.cz



JABLOTRON

A Vaše auto si zavolá o pomoc.....

Statistiky policie a pojišťoven hovoří jasně. Ukradených a vykradených vozidel přibývá. Zvyšuje se technická zdatnost a zkušenosti zlodějů. Proto i výrobci zabezpečení musí jít s vývojem výrobků kupředu. První elektronické zabezpečovací systémy v případě napadení zareagovaly zvukem sirény. Dnes však kvalitní autoalarmy vyrostly z plenek a přibýly jim i další funkce. Tou nejdůležitější je, že kromě upozornění okolí, že není něco v pořádku houkáním sirény, vyšlou navíc informaci o napadení do éteru. Použit lze různé druhy pagerů, kde však může být problém s dosahem (zpravidla se o poplachu na vozidle dozvíte cca do 1 km). Výhodnější je použít přenosu přes GSM.

Už s nástupem prvních GSM telefonů se objevovaly snahy použít je i k přenosům informací z automobilů. Zařízení na bázi mobilních telefonů však bylo značně krkolomné, provizorní a nespolehlivé. Firma Jablotron s.r.o. přichází s revolučním a elegantním řešením autoalarmu včetně GSM komunikace pod označením CA-1202 ATHOS. Jedná se o kompaktní výrobek s vestavěným GSM modulem, do kterého se vkládá SIM karta s vybraným tarifem od Vašeho oblíbeného operátora.

Silnou zbraní autoalarmu je jeho univerzálnost. Ovládat ho můžete dodávanou klíčenkou RC-40 a výstupu z alarmu použít pro ovládání centrálního zamykání vozidla. Je možné ho však použít i do vozidel s původním dálkovým ovládáním centrálního zamykání. Signál pro zajištění a odjištění se odebírá z centrálního zamykání a z blikání blinkrů. Alarm tak neodjistíte vyháčkováním dveří nebo vylomením zámku. Autoalarm Athos lze také použít jako GSM komunikátor k již dříve nainstalovanému autoalarmu. K nastavení jednoho z výše uvedených řešení stačí zadat jednoduchý příkaz a zařízení se chová dle vašeho požadavku.

Alarm reaguje na připojené snímače otevření dveří, kapoty, zapnutí klíčku, či spotřebiče. Přes další vstupy lze připojit detektor náklonu nebo jiné doplňkové detektory. Ohromnou výhodou je možnost komunikace až s osmi bezdrátovými snímači řady JA-60. Můžete si tak snadno ohlídat i garáž v době, kdy je v ní zaparkované a zajištěné vozidlo. Je dokonce možné umístit do vozu, či karavanu snímač rozbití skla nebo detektor pohybu do nákladového prostoru a rozšířit tak střežení i na další prostory.

Změna zákona 247/2000Sb.

Konec roku 2005 je ve znamení změny zákona 361/2000 Sb. a zákona 247/2000 Sb. Většina odborné veřejnosti z řad autoškoláků netrpělivě čeká co nového přinese tato změna k dobrému či špatnému. Změna zákona 361/2000 Sb. se vrátila do poslanecké sněmovny s řadou pozměňovacích návrhů senátu. Kdežto zákon 247/2000 Sb. je zatím stále na stole úředníků ministerstva dopravy, kteří do tohoto zákona dopracovali zejména změny v oblasti školení řidičů. To je záležitost, která se týká většiny autoškol, ale musím konstatovat, že většina autoškol vyčkává, jak to dopadne bez jejich přičinění. To, že v profesních společenstvích autoškol je organizována je malá část, velmi dobře ví i ministerstvo dopravy a dává to zástupcům společenství silně najevo. Další otázkou je, zdali zástupci společenství opravdu prosazují oprávněné zájmy všech autoškol, když zastupují jen jejich část. Nemalou roli při jednáních s ministerstvem hraje určitý nedostatek finančních prostředků, které jsou potřeba na zabezpečení cestovních nákladů, zpracování odborných posudků, popřípadě právní porady a prostředky na informovanost všech autoškol. Pokud většina autoškol nebude organizována, tak tato situace se nemůže změnit. Poplatek za organizování v profesním společenství je pouhých 1000 Kč ročně /za pronájem tel.linky u Telecomu, zaplatíte 6000 Kč ročně/.Teď pár postřehů ke změně samotného zákona 247/2000. Pokud se nepodaří prosadit změna v návrhu ministerstva, tak autoškoly přijdou o školení řidičů v plném rozsahu, ale i o výcvik řidičů na skupinu "C" a "D" neboť toto budou v rámci školení provádět akreditované organizace, pověřené školením řidičů. Autoškolám pak zbude skupina "A""B" a konkurenční prostředí zase stlačí ceny základního výcviku místo toho, abychom ceny podstatně zvedli. V novinách se dočítáme jak stále stoupá průměrná mzda, ale jak je to v autoškole? Ve většině zemí stojí výcvik na skupinu "B" průměrnou mzdu, která je v té dané zemi, ale u nás to už není ani polovina!!! Tomu musí odpovídat i kvalita výcviku, ale zejména obrovské pracovní zatížení učitelů autoškol. A pokud se toto nezmění, tak budou moci fungovat pouze autoškoly bez zaměstnanců, provozované ve vlastních prostorách. Zamyslete se nad touto situací a začněte se změnami nejdříve u sebe a nečekejte až začne váš soused či kamarád . Doba na projednání a možnost uplatnění návrhů pro zlepšení úrovně zákona 247 v náš prospěch se velice rychle krátí, začněte se zajímat o to, co se chystá, ať nejsme všichni zklamáni.

PaedDr František Zima

Několik úvah nad připravovanou novelizací zákona 247/2000 Sb. (stav k 30. 6. 2005)

AKREDITOVANÁ OSOBA – nový pojem v oblasti školení řidičů. „Zdokonalováním odborné způsobilosti řidičů z povolání podle tohoto zákona je oprávněna provádět **PRÁVNICKÁ OSOBA**, které byla Ministerstvem dopravy (MD) udělena akreditace pro výuku a výcvik ke zdokonalování odborné způsobilosti řidičů...“. To je nové znění § 52 (odst. c) zákona 247/2000 Sb. Toto znění zákona znamená konec školení řidičů pro autoškoly (AŠ). Nastane doba, kdy školení bude svěřeno organizacím vybraným MD. Nepochybuji o tom, že to budou organizace, které už léta usilují o zavedení školících a zkušebních center (viz kdysi Svazarm). Pracovníci těchto organizací sice už na MD nepracují, ale přátelství, spolupráce a kontakty s úředníky MD trvají i nadále. Vše se bude odehrávat se zdůvodněním, že je nutno dodržet směrnici EU-2003/59ES. Naši politici se často odvolávají na EU, takže jsme občas „evropštější“ než EU. Tato směrnice, vyvolává dojem, že evropští profesionální řidiči jsou systematicky neustále školeni. Není to pravda. Při prázdninovém řízení kamionu nebo autobusu jsem se poptával na vzdělávání řidičů v EU. Mimo Švédska a Anglie žádné povinné školení není. Nehodoví řidiči jsou povinni se účastnit školení, které organizuje většinou **POLICIE!** Takže pro naše AŠ přituhuje. **ŘEKLI JSME SI O TO SAMI !** Nedokonalost zákona 247/2000 Sb., kde zmizela povinnost předem ohlásit den, místo a hodinu školení (kdysi vyhl. „55“), zneužila velká část AŠ k nedodržování počtu hodin školení C, D, TAXI atd., nemluvě o kvalitě obsahu školení. Většinou se začíná „zkrácené“ školení slovy: „no, tak jste zkušený řidiči a nic nového není“ – učitel se zavděčí a za 5 hodin jsou řidiči pryč – vykazuje se ovšem 16 hodin, tzn. 2 dny. Pak je horší způsob školení – prostě se nekoná, pouze se vykazuje a fakturuje (často se AŠ dělí o % z faktury s pracovníkem objednavatele). Došlo to tak daleko, že školení, které se nekoná je fakturačně dražší, než to, které se koná. Vydělají na tom všichni: AŠ ušetří čas na další akce, objednavatel ušetří

fond pracovní doby řidičů a „velký průměr“, který dle zákona řidiči za školení patří. Řidiči skupiny „B“ (většinou taxikáři) často nevědí, ani ve které AŠ byli a vyhovuje jim to. Oni ani nechtějí nic vědět. Oni potřebují potvrzený „profesák“, aby mohli vydělávat – šéf zařídí. A tak se po ČR pohybují týmy učitelů a komisařů, které dokáží za 9 hodin proškolit několik desítek řidičů a zároveň (po 3 letech) je přezkoušet samozřejmě s kladným výsledkem – prospěl! Tyto doslova mafiánské praktiky jsou pro státní dozor neprůstředné. Žádný řidič ani šéf sami sebe neprásknou. A má-li řidič dopravní nehodu, často s velkými škodami a právními následky (např. při nedodržování AETR), šéf se vytasí s AŠ potvrzeným školením s vlastnoručním podpisem řidiče.... Takže tito lidé „zařídili“ dostatek faktů pro MD, kterými bude zdůvodněn § 52c novelizace. Mimochodem jmenovaní komisaři končí taky – dnem novelizace.

Jsou však výjimky, většinou velké dopravní organizace, kde se školí poctivě, (ČSAD a jejich transformované podoby, Dopravní podniky, atd.), často k nelibosti vlastních řidičů („podívejte se, jak se to dělá jinde“).

Následky jsou jasné. Konkrétně naše AŠ přišla o 70 % školení a na přezkoušení řidiči přestali chodit úplně, když většina z prvních skupin nevypotila ani těch 52 bodů – tedy neprospěli! Do této situace se dostalo pod heslem „poctivostí k vlastní likvidaci“ mnoho AŠ. Případ poctivě pracujícího kolegy: z 80 taxikářů mu zůstali věrni čtyři, ostatní přešli do AŠ, kde „jejich problémům rozumí“, jak pravil jeden z nich. Mimochodem opět se bude ohlašovat místo, datum, hodina a osnova školení.

Povinné školení se má vztahovat i na profesionální řidiče vozidel do 7,5 t. Konečně. Tato skupina svou agresivitou a bezohledností má stoupající nehodovost a ze zákonů a předpisů nevědí většinou nic.

Školení pro řidiče referenty se bohužel v novelizaci nevyskytuje, ale chtělo by to 5 hodin 1x ročně s odvoláním na zvláštní předpisy, tedy na nový zákoník práce. Dnešní fráze „...a proškolit z dopravních předpisů...“ (§273 zákoníku práce) se přehlíží a nevzdělanost řidičů referentů roste úměrně s jejich nehodovostí. Jednou ročně by se něco měli dozvědět - mají to i do soukromí. Takové školení by snad AŠ zvládly. Je třeba včas lobovat za novelizaci § 273 na ministerstvu práce a sociálních věcí, kde nový zákoník práce vzniká.

Teoretické zkoušky PSP se „provádí pouze prostřednictvím výpočetní techniky (§40) systémem otázek náhodně vyvolených počítačem.“ To je opravdu fungující v EU i v USA. Otázka je, kolik AŠ si za dnešní ceny kurzů může vybavit učebnu počítači a programy a na nich trénovat (1:0 pro MD). A co s těmi, kdo práci s PC neovládají?? Přechodné období pro písemné testy má být do 31. 12. 2008.

Náklady na zkoušku bude hradit zkušební organizaci žadatel. Repro zkouška – pouze jednou = značně přísná! Stará zásada „3x a dost“ by byla lepší.

Pravděpodobně zmizí v dnešní „servisní“ době i otázky z techniky. Mělo by se však zkoušet alespoň povinné vybavení vozidla, důvody nepojízdnosti (v 341) a předodjezdová kontrola a kontrola během jízdy.

Počty hodin jízd jsou zachovány, i když by mělo být hodin více – v „B“ alespoň 34 a v „RC-D“ alespoň 18 hodin.

V závěru novely se zdůrazňuje nutnost dodržet směrnice EU 91/439 EHS a směrnice 2003/59 ES.

Dále se tvrdí, že novelou zákona 247 nevznikne nárok na zvýšení finančních nároků na státní rozpočet. Připadá mi to jako tvrzení dřívějšího ministra vnitra Grosse, že zřízení obcí s rozšířenou působností nebude státní rozpočet nic stát. „Pouze“ přibylo 11.140 úředníků + krajské úřady a z ministerstev neodešel nikdo, spíše naopak – smutné konstatování daňového poplatníka – zn.: všechny úředníky užívíme...

Na závěr: neočekávám, že mi za tento článek někdo poděkuje. Po zkušenostech s minulými články s kritikou práce části AŠ si dovoluji upozornit, že výhrušné telefonáty jsou natáčeny s identifikací čísla volajícího.

Liberec , září 2005

Miroslav Novák – majitel autoškoly z Liberce

Milí kolegové,

pokud jste si přečetli předchozí řádky a náhodou nevíte o čem je zde řeč, vřele Vám doporučujeme otevřít si naše internetové stránky, na kterých si v rubrice AKTUALITY můžete přečíst materiál předaný MD ČR k meziresortnímu připomínkování. Zároveň jsou zde zveřejněny připomínky autoškolských svazů.

za redakční radu Jaroslava Hlavatá

MIMOŘÁDNÁ NABÍDKA POUZE PRO ČLENY PSA ČR

poskytuje **AUTOSALON KLOKOČKA, PRAHA 5**

1) sleva při nákupu nových vozů

- Fabia	13%	- Octavia Tour	13%
- New Octavia	12%	- Superb	16%

- 2) přednostní objednávací termíny
- 3) sleva **5%** na materiál a sleva **10%** na práci při servisní opravě (nevztahuje se na opravy hrazené pojišťovnou)
- 4) v rámci servisní opravy zdarma měření tlumičů a měření emisí

KONTAKT

David Kopecký
Prodejece vozů Škoda

tel. 222 197 232
e-mail: david.kopecky@klokocka.cz

Martin Iroušek
vedoucí prodeje Škoda

tel. 222 197 260, 602 282 671
e-mail: martin.irousek@klokocka.cz

*Milí kolegové, členové našeho společenství,
jistě jste si všimli, že jste zároveň s naším Zpravodajem obdrželi
ještě další zajímavé čtení. Díky laskavosti pana redaktora Dr.
Oty ŠTAJFA
a vydavatelství OSMIUM budete tento magazín dostávat i v
dalších číslech našeho ZPRAVODAJE.*

§§§§§§§§§§§§§§§§

KONEC BUBÁKŮ V ČECHÁCH ?

Konec poškozování žadatelů o řidičské oprávnění při závěrečných zkouškách vinou státu ?

Přestane stát, coby nositel práva zkoušet budoucí řidiče z nesmyslů a tím ohrožovat bezpečnost na pozemních komunikacích ?! Otázek podobného charakteru by se dalo vymyslet bezpočet. Všem autoškolákům, coby odborné veřejnosti je již dávno známo, že zkoušky k získání řidičského oprávnění se provádějí otázkami s minimální informační výpovědí o praktických znalostech budoucího řidiče. Naopak, zkoušený žadatel musí odpovídat na otázky, které nemají nic společného s konkrétním řešením situace v daném okamžiku v silničním provozu.

Není tajemstvím, že podmínky jednotlivých zkoušených žadatelů jsou silně nejednotné a mnohdy nezáleží na znalostech, jako spíše na štěstí. Chce-li žadatel dosáhnout plného počtu bodů, pak musí zaškrtnout **52** správných odpovědí, přičemž jinému k dosažení stejného výsledku postačí jen **pouhých 29** křížků !!

K posílení bezpečnosti provozu a snížení nehodovosti, tak jak předpokládá dokument zvaný „Národní strategie bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích“, nemohou přispět takové otázky testu, které neodrážejí nutnou znalost chování řidiče v daném okamžiku na silnici. Zcela nevhodné, pro účel zjištění dosažených znalostí z hlediska bezpečnosti provozu, jsou otázky dotýkající se např. četnosti absolvování technických kontrol vozidel TAXI služby, nebo autoškoly. Stejně tak otázky, týkající se vzniku, či zániku pojištění odpovědnosti, což samo o sobě je již popsáno ve všeobecných podmínkách každé pojišťovny, na silnici bezpečnost nezvyšují.

Zcela nesmyslná je odpověď týkající se ošetření zlomeniny dolní čelisti, nad kterou kroutí hlavou i ten nejzdatnější zdravotník.

Pokud byly vyřazeny nevhodné (věcně špatné) otázky již na samém počátku novodobého zkoušení, a nebylo jich málo, bylo to jen dobře. Odborná autoškolská veřejnost je však toho názoru, že při takovém množství vyřazených špatných otázek nejde jen o pouhé přehlédnutí dílčích nedostatků, nýbrž

o šlendrián, za který nikdo dosud nebyl pohnán k odpovědnosti.

Jedna z prvních otázek, která byla zrušena, byla dopravní situace (otázka č. 754 věstníku dopravy), což byl unikát, který se stal sběratelskou raritou. I nadále je však v testech ponechána dopravní situace (otázka č. 757 věstníku dopravy), která podle postoje policisty vyvolává schizofrenní situaci.

Levou upaženou paží dává policista možnost pokračovat v jízdě a pravou paží vzpaženou mu zároveň dává pokyn „pozor“!! Skoro by se pokyn policisty dal vyhodnotit takto: „Jed, ale dej si bacha“?! ☺

Po čtyřech letech !!!, byla vyřazená (otázka č. 104 věstníku dopravy), kdy žadatel pro správný výsledek musel odpovídat na něco jiného, než byl tázán. A ještě jeden křiklavý případ: žákům vštěpujeme, že protijedoucí vozidla, odbočující vlevo, **se vyhýbají** vlevo. A posléze musejí odpovédět, chtějí-li uspět při zkoušce v ot. č.748, **míjejí se** vlevo.

Z uvedeného potom plyne, že autoškoly učí, nebo spíše jsou nuceny učit to, co se zkouší, bez dalšího praktického využití v silničním provozu. Čas věnovaný hloupostem by pak mohl být věnován užitečnější tematice.

SNAD BUDE LÉPE ?

Vlivem nutnosti zapracovat směrnice EU do našeho práva, ale i z důvodů převratných změn obsahu novely zákona 361/2000Sb. s předpokládanou účinností od 1.7.2006 a také s ohledem na novelu zákona 247/2000Sb., jejíž předloha je v současné době v mimoresortním připomínkování, bude nutné razantně přepracovat i prováděcí vyhlášku 167/2002Sb. Zde se rýsuje naděje na opravu všeho dosud chybného a nevhodného, zejména koncepce zkoušek včetně testových otázek a odpovědí.

MD ČR vyzvalo zástupce autoškolských společenství k účasti při tvorbě koncepce příštích zkoušek žadatelů o řídičské oprávnění, ale i přezkušování řidičů.

I když si myslím, že nejjednodušší, nejrychlejší, ale i finančně nenáročný by byl návrat k osvědčeným papírovým testům na vícero použití, neubráníme se trendům vývoje a požadavku provádění zkoušek pomocí elektroniky. Stále mám však pocit, že budou hendikepováni ti, kteří si s počítačem nerozumí a rozumět nikdy nebudou, stejně tak, jako ne každý z nás může být zpěvákem. To však neznamená, že z nich nemohou být dobří a kvalitní řidiči. Jsem toho názoru, že by přece jenom měla být zachována možnost svobodného výběru, zda žadatel provede zkoušku počítačem, nebo papírovým testem. Je předpoklad, že zkouška bude prováděna ve vybavených prostorách obecního úřadu, nebo dle dohody i v autoškolě, která bude mít příslušné zařízení. Teoretická zkouška by měla být oddělena od praktické tak, že by ji žadatel vykonal u obecního úřadu v předstihu, po absolvování celé teoretické přípravy nezávisle na praktické zkoušce.

Zde je předpoklad, že stres v den zkoušek bude alespoň částečně eliminován. Dalším požadavkem je prodloužení doby, ve které by mohla být jakákoliv opakovací zkouška provedena, až na jeden rok. Otázky by měly být, pokud možno formulovány jednoduchou větou, máloslovné, jednoznačné, pokrývající jen tu část pravidel o provozu na pozemních komunikacích, nebo předpisů souvisejících, dotýkající se každodenní reality. Zde je rozhodně důležitější, vytěžit ze zkoušeného znalost vztahů mezi účastníky v daném okamžiku, než to, že ve stanici měření emisí má předkládat doklad o měření emisí, nebo že je tento doklad součástí technického průkazu.

Předpokládá se, že odpovědi budou krátké, výrazově jednoduché, vyjádřené např. slovy ANO x NE, nebo číslovkou. Počet odpovědí by byl závislý na typu otázky.

Při pracovních schůzkách na MD ČR se zástupci autoškol dozvěděli, že neexistuje žádný požadavek na zachování stávajícího systému čtyř odpovědí. Ti, kteří stanovili v minulosti tento počet byli prostě evropštější, než sama Evropa. Nelze zapomenout výrok tehdejšího ministra Schlinga, který prohlásil: „Evropa se bude od nás učit“!! ☺

Nyní situace vypadá tak, že je úřednická (politická ?) vůle (?) přistoupit na jednoduché otázky a odpovědi. Je možné, že by otázka a odpověď tvořily doslovný opis platného předpisu, tak jak je známo již z minulosti. Jsem přesvědčen, že to je z hlediska práva jediné možné. Tím bychom se zbavili současného stavu, kdy se test snaží zkoušeného překrucováním textu „nachytat“.

Tvůrci by si měli být vědomi toho, že většina zkoušených tuto zkoušku podstoupí **pouze jednou v životě** a proto je nutné zjistit, zda ovládají to, co je „pro přežití na silnicích“ **podstatné**.

Nezbývá, než věřit, že i přes váhavý přístup tvůrců nových testů (MD ČR a CDV), bude tentokrát vše včas nejen připraveno, ale i v praxi odzkoušeno. Zmetků jsme si za uplynulých pět let užili až, až !!

Lubomír Pachman – člen VV PSA ČR

ZAJÍMAVOSTI

Rakouský systém přestupkového a trestního řízení zaměřený na riskující řidiče.

Porušení dopravních předpisů se dle tohoto systému dělí na:

1. Vážné přestupky, které mají za následek odebrání řidičského průkazu /dále jen ŘP/ (jízda pod vlivem alkoholu, výrazné překročení nejvyšší povolené rychlosti). Zde zůstávají sankce nezměněny, účastníci nejsou zaneseni do databáze.

2. Méně závažné přestupky – zde se jedná o novou kategorii, ve které jsou sankce odstupňovány a je zaveden včasný varovný systém pro řidiče. Přestupky jsou zaneseny do databáze řidičů.

Z katalogu přestupků byl uveden alkohol u řidičů nákladních vozidel 0,1 – 0,8 ‰, u řidičů osobních automobilů hranice 0,5 – 0,8‰ nebo porušení zákazu vjezdu do tunelu vozidel s nebezpečným nákladem a nedodržení bezpečné vzdálenosti od vpředu jedoucího vozidla

0,2 – 0,4 sec., jízda v obslužném pruhu u svodidel na dálnici, která omezuje, zejména v případě nehody nebo dopravní zácpy, pohyb záchranných vozidel nebo dopravní policie, jízda s vozidlem, které má zřetelné technické nedostatky nebo nezajištěný náklad, nepoužívání dětského zadržného systému při přepravě dětí, na které se tento předpis vztahuje, nerespektování červeného světla na světelně řízené křižovatce, nerespektování dopravní značky STÚJ, DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ, nerespektování výstražných světel a závor na železničních přejezdech.

Při prvním vážném dopravním přestupku je řidič zanesen do databáze v lokálním registru ŘP, kde zápis zůstává 2 roky.

Při druhém je nucen se podrobit specifickým opatřením.

Při třetím vážném přestupku je mu odebrán ŘP na dobu nejméně 3 měsíce.

Specifická opatření jsou: - zdokonalovací kurz řízení;

- jízdy se zpětnou vazbou;
- odborně technický výcvik řidiče;
- semináře o bezpečných nákladech;
- kurzy první pomoci.

Hodnocení výcvikových programů pro nové řidiče po získání řidičského oprávnění v 6 zemích EU

U řidičského oprávnění skupiny A jsou u problémových řidičů aplikovány moduly: Výcvik na výcvikové dráze (pod dohledem zkušeného instruktora /řidiče autoškoly/) + skupinová diskuse vedená psychologem. Od výcviku na dráze očekávají účastníci nejčastěji, že se lépe naučí zvládat rizikové situace. Výsledky před a po výcviku na dráze – vyjádřená přesvědčení:

Mladí mužové ve významné míře souhlasili méně často s tvrzením: “Mít dopravní nehodu závisí na osudu”.

Mladé ženy po výcviku významně častěji souhlasily s tvrzením: “Řídit rychle je bezpečnější”.

Podle názoru mladých řidičů – pro denní řízení mohou nejvíce využít z toho co se učili praktickou část.

Mezi instruktory /učiteli autoškol/ a účastníky výcvikových programů se ukázaly tyto 4 významné rozdíly ve výpovědích:

Důležitější pro účastníky je – zvládnout vozidlo při smyku a – vyhnout se prudkému akcelarování nebo brždění v zatáčkách s kluzkým povrchem vozovky.

Důležitější pro instruktory bylo – vyhýbání se nebezpečným situacím a – vyhýbání se řidičských chyb, které vedou ke ztrátě kontroly nad vozidlem.

Na vzorku cca 600 osob, které na závěr kurzu v AŠ přišli ke zkouškám bylo zjištěno, že cca 90% mladých mužů i žen zvládne teoretickou část zkoušky na poprvé. Praktickou zkoušku absolvovalo na poprvé úspěšně více než 93% mužů a více než 87% žen. Z uvedeného vyplývá, při srovnání s mnohem nižší úspěšností žáků AŠ v severních zemích při zkouškách, že zkoušky (zkušební komisaři) jsou v Rakousku méně náročné (nároční).

U vzorku mladých řidičů skupiny B ŘO byla v průběhu modulů sledována míra váhavosti s tímto výsledkem: Při 1. zdokonalovací jízdě bylo včasných reakcí 75,2% a 24,8% opožděných, při výcviku bezpečné jízdy bylo 73,4% včasných a 26,6% opožděných a při druhé zdokonalovací jízdě bylo zjištěno 71,4% včasných a 28,4% opožděných reakcí.

Míra váhavosti u malých řidičů skupiny B ŘO – při výcviku bezpečné jízdy bylo zjištěno 53,3% včasných reakcí a 46,6% reakcí opožděných.

TECHNICKÉ ZKRATKY

ABS (Anti-block systém): Protiblokovací systém brzd , který se objevil u sériově vyráběných automobilů v roce 1978, patří bezpochyby k nejdůležitějším příspěvkům ke zvýšení aktivní bezpečnosti automobilu. Tento systém bez ohledu na kvalitu povrchu vozovky zabraňuje zablokování kol. Při kritickém brzdění se tak nenarušuje stabilita jízdy, protože ABS umožňuje zároveň brzdit i řídit. To platí i v případě jízdy do zatáčky, pokud samozřejmě nedojde k překročení fyzikálních zákonů (odstředivá síla je větší než síla adhezní v příčném směru). ABS je na nejlepší cestě stát se prvkem standardní výbavy všech osobních automobilů.

INZERCE :

PRODÁM - dvouosý točnicový valníkový přívěs, tovární značky BSS A5 – V, rychlost 80 km/h, celková hmotnost 7300 kg, **schváleno pro výcvik v autoškole !!!!!** (cena dohodou),
- motocykl MZ ETZ 125, r.v. 1989 , **schváleno pro výcvik v autoškole – druhé ovládání !!!**
velmi dobrý stav , cena dohodou.

Karel Tuček

Autotransport – Autoškola TUČEK

Husova 285

549 41 Červený Kostelec telefony : 491 462 211 , 491 462 534 , 737 249 630

email : info@auto-tucek.cz

PRODÁM - motocykl JAWA 350 typ 634 **schváleno pro výcvik v autoškole** , stav výborný , 16000 km,
- motocykl MZ 250 , **schváleno pro výcvik v autoškole** , stav výborný,
- osobní automobil FABIA, r.v. 2002 , clasik-modrá , **schváleno pro výcvik v autoškole** , najeto 80 000 km.
Ceny dohodou – informace mobil 602 486 045

©©©©©©©©©©©©©©©©

Vážení obchodní přátelé,

Vzhledem k tomu, že se opět blíží zimní sezóna , připravila firma TipTyre s.r.o. speciální nabídku, která je určená výhradně majitelům a provozovatelům autoškol.

Touto cestou bychom rádi představili naši firmu TipTyre s.r.o. specializující se na import nejkvalitnějších obnovených pneumatik tzv.protektorů.

Naše protektorované pneumatiky představují ideálně vyvážený poměr kvality a ceny a tím dosahují nejlepších užitných vlastností, vhodných pro provoz nejen v autoškolách.

Skladem máme cca 55 rozměrů pro osobní, užitková, SUV a OFF ROAD vozidla na letní i zimní sezónu.

Všechny pneumatiky jsou homologovány dle ECE 108 a vztahuje se na ně dvouletá záruka na vady neslučitelné s běžným provozem.

Konkrétní cenovou nabídku a ukázky nabízených dezénů naleznete na protější straně / ceny jsou uvedeny včetně DPH /

ostatní informace na stránkách

www.tiptyre.cz

Dodací podmínky :

- osobní odběr ve velkoobchodním skladě - Biskupská sýpka v Kroměříži
Úterý, čtvrtek 15-17 hod.

-rozvoz prostřednictvím služby PPL do 24 hodin - na dobírku

Uvedené ceny platí po předložení ŽL.

Dopravné po celé České republice ZDARMA !!!!!

objednávat můžete: emailem tiptyre@tiptyre.cz, fax:573330617,telefon: 775307047

S pozdravem Ing. Petr Navrátil - jednatel společnosti
