

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

IV. VALNÁ HROMADA PSA ČR

se uskuteční ve čtvrtek dne 26. října 2006 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 upřesněn v příštím čísle

Upozornění – pro členy PSA ČR

Na Valné hromadě pro Vás budou připraveny studijní, informační a propagační materiály, tak jako v loňském roce. 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.

Pokud jste dosud neobdrželi Váš členský průkaz, nebo známku na rok 2006, přestože máte pro letošní rok uhrazen členský příspěvek, ozvěte se. Obratem Vám zašleme, co Vám náleží.

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 PŘEDBĚŽNÉ UPOZORNĚNÍ, VZHLEDEM K TOMU, ŽE DALŠÍ ČÍSLO ZPRAVODAJE CHYSTÁME NA KONEC ZÁŘÍ, COŽ BY VÁM NEUMOŽNILO VČAS SI USPOŘÁDAT PRACOVNÍ ZÁVAZKY A ZNEMOŽNILO VAŠI ÚČAST NA VALNÉ HROMADĚ.

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

#####

Milí kolegové, členové našeho společenství,

Uběhl první měsíc, kdy vstoupila v platnost novela zákona 361 a zároveň se rozběhl nový system závěrečných zkoušek. Protože je to velmi krátká doba, nelze zatím hodnotit ani klady, ani záporny. Domníváme se, že koncem září budeme již všichni mít nějaké zkušenosti a rádi bychom příští číslo alespoň z části věnovali této problematice. Přivítáme proto Vaše poznatky a zkušenosti, protože jedině to nám dává možnost srovnání a zlepšení situace tam, kde jsou problémy.

#####

Kam plynou peníze z dopravy?

Finanční prostředky vybrané od motoristů (údaje z r. 2004)

Dálniční poplatky	cca 2,7 mld
Silniční daň	cca 5,5 mld
Spotřební daň	cca 70,0 mld
Dále DPH, daně z příjmu, příjem z příbuzných oborů atd.	

Do SFDI (Státního fondu dopravní infrastruktury) zpět dálniční poplatky, silniční daň pouze 9,1 %, spotřební daně. (SFDI financuje železniční, vodní i silniční infrastrukturu).

Výsledek: Prostředky vybrané z provozovatelů silniční dopravy se nevrací do systému. Chybí rychlostní silnice, obchvaty měst a obcí, nedostatečné prostředky na údržbu a opravy.

Důsledek: Statisíce osobních i nákladních vozidel tranzitujících obcemi = několikanásobně zvýšené riziko nehodovosti, zhoršení životního prostředí zejména v obcích, zpomalení dopravy se zvýšenými náklady.

Srovnání:

Liberec – Praha vše po rychlostní silnici R 35, R 10

- počet obcí: 0
- počet železničních přejezdů: 0
- nehodovost na dálnicích: cca 2,5 %

Liberec – Hradec Králové – Brno cca 24 km po rychlostní silnici R 25, zbytek trasy po silnici I. třídy včetně průjezdů 43 obcemi 1/35, 1/11

- počet obcí: 43
- počet železničních přejezdů: 7
- nehodovost: obec: 70 %
mimo obec: 27,5 %
z toho dálnice: 2,5 %

Jiří Novotný
autoškola a autodoprava
Železný Brod

Kolik stojí kurs a jaké jsou náklady na hodinu výcviku ?

Velká část klientů se při výběru autoškoly zajímá jen o cenu kursu. Zkusme se zeptat jinak. Zajímejme se o to, **kolik stojí hodina výcviku** a **kolik hodin výcvik obsahuje!!!** Zdánlivě omračující cena za kurs se Vám nebude jevit tak vysoká, když zjistíte, co všechno kurs obsahuje. Naopak: necháte-li se nalákat na nepřiměřeně nízkou cenu, můžete zjistit, že jste zaplatili za hodinu i dvakrát tolik, než je obvyklé.

Jaké jsou tedy náklady autoškoly na jednu hodinu výcviku ?

- Samotná mzda instruktora se pohybuje od 60 do 120 Kč hrubého na hodinu. (60 Kč za hodinu je minimum v 7. platové třídě). Řekněme tedy **95 Kč**. Pokud připočteme zdravotní a sociální pojištění, potom mzdové náklady jsou 81 - 162 Kč. Řekněme **128 Kč**.
- Auto ujede za hodinu 15 - 20 km, při spotřebě okolo 9 l na 100km a ceně 34 Kč za litr, jsou náklady na benzín až **61 Kč** na hodinu.

- Pořizovací cena vozidla Š Fabia Classic je s výbavou pro AŠ okolo 270000 Kč. Při leasingu je nutno tuto cenu zaplatit za 3 roky (při navýšení 10% to dělá 297000 Kč). Při 2000 hodinách za rok je to **50 Kč** za hodinu.
- Opravy a pneu z praxe vychází na cca 0,7 Kč na 1 km, tedy asi **14 Kč** na hodinu.
- Pojištění, povinné ručení a silniční daň je asi 18000 Kč za rok, tedy asi **9 Kč** na hodinu.
- Pochopitelně nelze jet na doraz a je nutná rezerva na nepředvídané opravy řekněme 10000 za rok, tedy **5 Kč** na hodinu.

Součtem výše uvedených položek se dostaneme na **267 Kč**. Vynásobeno 28 hodinami praktické jízdy to dělá **7476,-Kč**.

Ale pozor! Toto jsou pouze náklady na vozidlo a učitele jízdy.

Výuka teorie, první pomoci a údržby obsahuje formou dálkového studia 17 hodin, při kurzu o 5 žácích vychází $(17 \times 95 \times 1,35) : 5 = 436,- \text{ Kč}$

Náklady na vozidlo a teorii jsou tedy **7912,- Kč**

Ještě jsme nezačali počítat nájem za autocvičiště a učebnu, reklamu, materiál, investice, elektřinu, topení, ostatní provozní režii, plat sekretářky, účetní, majitele firmy, a další položky, které firma platit musí. Tyto náklady jsou velmi individuální a odvíjejí se od počtu žáků v autoškole, velikosti a umístění provozovny apod.

Pro úplné zjednodušení na výše uvedené položky přidejme **30% na režii** a dostáváme se na **10286,- Kč**.

Vzhledem k tomu, že autoškola je většinou provozována soukromými firmami, přisudme ji v kalkulaci zisk **10%**, tj. v tomto případě **1029,- Kč**.

Sečteno a podtrženo to dělá 11315,- Kč za výcvik skupiny B.

Určitě nelze říci, že právě tolik by měl stát výcvik na osobní auto. Ale za takovou částku byste rozhodně měli dostat v solidní firmě kvalitní výcvik.

Realita je ovšem taková, že ceny za výcvik (v hlavním městě Praze) se pohybují někdy již od 6500 do přibližně 10000 Kč za běžný kurs. Jak je to možné?

Samozřejmě největší vliv má konkurence. Vzhledem k tomu, že všechny autoškoly mají žákům poskytnout stejný rozsah služeb, teoreticky by se jejich ceny neměly příliš lišit. Pokud se někdo dramaticky odlišuje, mělo by Vám to být přinejmenším podivné.

Majitel autoškoly musí zvažovat v rámci konkurenčního chování řadu faktorů, například:

- dobře zaplatit učitele a mít kvalitní personál nebo za nízkou mzdu velkou fluktuaci
- koupit nová vozidla nebo použít starší, ojetá vozidla a ušetřit na pořizovací ceně, nikoli na provozu
- ušetřit např. na havarijním pojištění a riskovat velké náklady při zaviněné nehodě

Všechny úspory jsou vždy kompromisem mezi kvalitou a cenou. Kvalitní autoškola hledá rovnováhu.

.....a pokud předešlá slova vezmeme nejen navědomí, ale za svá, nebude nutné vydávat podobná prohlášení



www.profiautoskoly.cz



www.asociaceautoskol.cz

SPOLEČNÉ PROHLÁŠENÍ
ASOCIACE AUTOŠKOL ČR a PROFESNÍHO SPOLEČENSTVÍ AUTOŠKOL ČR
k situaci vzniklé krachem autoškoly MWO s.r.o. v Liberci

Asociace autoškoly ČR a Profesní společenství autoškoly ČR se distancují od podvodného jednání majitelů autoškoly MWO, s.r.o., o kterém dne 6.4.2006 informovaly sdělovací prostředky. Profesní svazy nemají možnost ochránit veřejnost před podvodným a výsostně neetickým chováním některých „kolegů“. Ve všech oblastech činností se najdou poctiví podnikatelé, ale bohužel také podnikavci zneužívající situace za účelem vlastního nezákonného obohacení. Uvedená autoškola nebyla členem ani jednoho z našich sdružení.

Je však patrné, že naše opakovaná varování veřejnosti před neúměrně nízkými cenami se mívá účinkem. Každý zájemce o kurz autoškoly by si měl uvědomit, že cena kurzu skupiny B, který splní všechny náležitosti stanovené zákonem, se pohybuje od 8.500,- Kč do 10.500,- Kč, cena individuálního výcviku mezi 11.000,- a 13.000,- Kč. Je tedy na zvážení každého zájemce, aby se zamyslel nad tím, proč zrovna ta která autoškola nabízí tak nízké kurzovné, zda vůbec chce či může dostát svým závazkům a svojí volbou takové „podnikatele“ nepodporoval.

Současně chceme tímto prohlášením upozornit všechny majitele a provozovatele autoškoly v ČR, že pokud naše svazy obdrží oprávněnou stížnost od žáka jakékoliv autoškoly v ČR na nedodržení zákonem stanoveného rozsahu služeb, jejich požadované kvality, či jiné jednání odporující dobrým mravům, předáme podnět na příslušné úřady k provedení státní kontroly v autoškole a budeme o takovém chování informovat veřejnost.

Věříme, že uchazeči o řidičská oprávnění si uvědomí, že znalosti v ovládnutí vozidla získané v autoškole jsou základem pro bezpečnost na našich silnicích a budou si vybírat z těch autoškoly, které garantují kvalitu výuky a výcviku za odpovídající ceny.

Vyzýváme všechny provozovatele autoškoly, ať již jsou členy našich profesních sdružení nebo ne, aby se nenechali strhnout k obdobně neetickému chování, jako jsme tomu byli svědky, a vyvěšením tohoto textu v provozovně naši výzvu podpořili.

za výkonnou radu AA ČR
ing. Ondřej Horázný v.r.

za výkonný výbor PSA ČR
Zdeněk Hlavatý v.r.

NÁVRAT KE KLASIKOVI – zavzpomínejte s námi na Nerudovo: *KAM S NÍM ?*

Ptáte s kým, s čím? No přeci s výpisem z rejstříku trestů a výpisem z karty řidiče, který Vám žadatel přinese. Přetiskujeme názor odborníků, který obdržela AŠ v Uherském Hradišti na svůj dotaz od:

ÚŘAD PRO OCHRANU OSOBNÍCH ÚDAJŮ

Pplk. Sochora 27, 170 00 Praha 7
Telefon: 234 665 111, Fax: 234 665 44

Praha 18. července 2006
CJ08867/06U00U
Vyřizuje: Ing. Milan Ševčík

K Vašemu dotazu, který jste Úřadu pro ochranu osobních údajů (dále jen „Úřad“) zaslala dne 4. července 2006, Vám sdělujeme:

Podle § 5 odst. 2 písm. a) zákona č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), může správce zpracovávat osobní údaje bez souhlasu subjektu údajů mimo jiné, jestliže provádí zpracování nezbytné pro dodržení právní povinnosti správce. Takovou povinnost správci ukládá zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. Jedním z principů ochrany osobních údajů je jejich zpracování jen po dobu nezbytně nutnou k dosažení stanoveného účelu. Tím mohou být i povinnosti vyplývající např. z daňových zákonů a proto nelze vyloučit ani uchovávání některých dokladů po ukončení smluvního vztahu. Likvidací osobních údajů se rozumí fyzické zničení jejich nosiče, jejich fyzické vymazání nebo trvalé vyloučení z dalšího zpracování.

Podle § 29 odst. 1 písm. a) zákona provádí Úřad dozor nad dodržováním povinností stanovených zákonem správcům a zpracovatelům osobních údajů a obecně závazný výklad, zda má autoškola ukládat originály nebo kopie dokumentů a na jak dlouho, nepřísluší Úřadu. Doporučujeme Vám obrátit se v této věci na příslušný obecní úřad s rozšířenou působností, který vydal Vaší autoškole registraci. Podle našeho právního názoru se žadatelův výpis z rejstříku trestů, výpis z registru řidičů a čestné prohlášení ukládají v originálech k příslušné žádosti a dále se s nimi nakládá, jako se součástí (přílohami) žádosti.

JUDr. Zdeněk Koudelka v.r.
ředitel odboru stížností a konzultací



MD ČR vydalo „Metodickou pomůcku k usměrnění některých správních činností v souvislosti s aplikací zákona č. 411/2005 Sb.“, ze které citujeme:

Zákon 247/2000 – Legislativní chyba v § 13 odst.5 a její řešení

Podle ustanovení § 13 odst. 1 písm. g) zák. 247/2000 Sb. platí, že provozovatel autoškoly smí přijmout k výuce a výcviku pouze osobu, která není ve výkonu sankce, nebo trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel.

Podle §13 odst.5 zák.247/2000 Sb. platí, že skutečnosti uvedené v odstavci 1 písm. f) dokládá žadatel výpisem z Rejstříku trestů, který ke dni podání žádosti o ŘO nesmí být starší 3 měsíců, výpisem z Registru řidičů a čestným prohlášením.

V důsledku změny, ke které došlo v § 13 odst.1 cit.zákona, se však odkaz na písmeno f) stal evidentně odkazem chybným, neboť v něm je pojednáváno o plnění dalších podmínek k udělení ŘO, tedy dalších podmínek podle § 91 zák.361/2000 Sb. Z jejich povahy je pak patrné, že je v žádném případě nelze doložit např. výpisem z Rejstříku trestů.

Domníváme se proto, že z obsahu §13 odst.5 zák. 247/2000 Sb. zcela jednoznačně vyplývá, že se vztahuje k doložení skutečností, že žadatel není podroben výkonu trestu či sankce zákazu řízení motorových vozidel. Jsme přesvědčeni, že je to jediný možný způsob aplikace §13 odst.5, o němž s ohledem na jeho dostatečně určité vyjádřený slovní obsah nelze mít pochybnosti. Čestným prohlášením, výpisem z Registru řidičů a výpisem z Rejstříku trestů žadatel provozovateli dokládá skutečnost, že není v zákazu činnosti řízení motorových vozidel.

VYHLÁŠKA 298/2006 Sb. ze dne 6. června 2006,

kteřou se mění vyhláška č. 167/2002 Sb., kteřou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění zákona č. 478/2001 Sb., ve znění vyhlášky č. 152/2003 Sb.

Ministerstvo dopravy stanoví podle § 62 zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění zákona č. 478/2001 Sb.:

Čl. I

Vyhláška č. 167/2002 Sb., kteřou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění zákona č. 478/2001 Sb., ve znění vyhlášky č. 152/2003 Sb., se mění takto:

1. V § 1 se za slova "Tato vyhláška" vkládají slova včetně poznámky pod čarou "zapracovává příslušné předpisy Evropských společenství1) a

1) Směrnice Komise 2000/56/ES, kteřou se mění směrnice Rady 91/439/EHS o řidičských průkazech."

Dosavadní poznámka pod čarou č. 1 se označuje jako poznámka pod čarou č. 1a, a to včetně odkazů na poznámku pod čarou.

2. § 17 včetně nadpisu zní: "§ 17 Zkouška z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy

(K § 40 odst. 3 zákona)

(1) Test, kteřým se provádí zkouška z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy, je složen z 25 otázek s možností získání 50 bodů.

(2) Otázky v testu jsou sestaveny takto:

- a) 10 otázek ověřujících znalost pravidel provozu na pozemních komunikacích a jejich užití řidičem,
- b) 4 otázky ověřující znalost zásad bezpečné jízdy a ovládnání vozidla,
- c) 3 otázky ověřující znalost dopravních značek, světelných a akustických signálů, výstražných světel, speciálních označení vozidel a osob, dopravních zařízení a zařízení pro provozní informace včetně náležitých chování řidiče, jež odpovídá jejich významu,
- d) 3 otázky ověřující schopnost řešení dopravních situací,
- e) 2 otázky ověřující znalost předpisů o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích,
- f) 2 otázky ověřující znalost předpisů souvisejících s provozem na pozemních komunikacích,
- g) 1 otázka ověřující znalost zdravotnické přípravy.

(3) V testu jsou použity následující typy otázek:

- a) otázka, ke které jsou přiřazeny 3 odpovědi, z nichž pouze jedna je správná,
- b) otázka, ke které jsou přiřazeny odpovědi "ano" nebo "ne",
- c) otázka, ke které jsou přiřazeny tři obrázky, z nichž pouze jeden je ve vztahu k otázce správný.

(4) Otázky v testu podle odstavce 2 písm. b), e) a f) jsou zaměřeny na prokázání znalostí žadatele o řidičské oprávnění v následujících oblastech:

- a) význam sledování situace v provozu na pozemních komunikacích, ohleduplného a ukázněného chování k ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích,
- b) vliv únavy, alkoholu, návykových látek a léčiv na reakční a rozpoznávací schopnosti řidiče, na reakční dobu a změnu v chování řidiče obecně,

- c) nejdůležitější zásady týkající se dodržování bezpečnostní vzdálenosti mezi vozidly, brzdných drah a řízení vozidla v souvislosti s různými povětrnostními podmínkami,
- d) vliv povětrnostních podmínek na stav pozemní komunikace a rizik vyplývajících z těchto změn pro řízení vozidla, včetně vlivu změn denní a noční doby na řízení vozidla,
- e) způsob řízení vozidla na jednotlivých kategoriích pozemních komunikací a rizik spojených s řízením vozidla na různých kategoriích pozemních komunikací při různé hustotě provozu, vlastností různých stavebních provedení pozemních komunikací a jejich vliv na bezpečnost řízení vozidla,
- f) zvláštní rizikové faktory, týkající se nedostatku zkušeností ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích, jako jsou zejména děti, chodci, cyklisté a lidé se sníženou pohyblivostí,
- g) rizika spočívající v odlišnostech způsobu řízení různých druhů motorových vozidel, problematika zorného pole a zrakového vnímání řidiče při řízení různých druhů vozidel,
- h) doklady požadované při provozu vozidla,
- i) zásady chování a jednání v případě vzniku dopravní nehody nebo podobné události a opatření, která mají být v těchto případech provedena (označení místa dopravní nehody, oznámení dopravní nehody, poskytnutí první pomoci),
- j) pravidla zajištění bezpečné přepravy osob a věcí,
- k) bezpečnostní opatření při vystupování z vozidla,
- l) konstrukční součásti vozidla, které mají vliv na bezpečnost jízdy, zejména systém řízení, systém zavěšení kol, brzdový systém, pneumatiky, světlomety, světla, ukazatele směru, odrazová skla, zpětná zrcátka, ostřikovače čelního skla a stěrače, výfukový systém, bezpečnostní pásy a zvukové výstražné zařízení, včetně rozpoznání jejich běžných poruch a závad,
- m) bezpečnostní vybavení vozidla, zejména bezpečnostní pásy, opěrky hlav a dětské zádržné systémy,
- n) pravidla týkající se užívání vozidla ve vztahu k životnímu prostředí, zejména přiměřené používání zvukových výstražných zařízení, spotřeba pohonných hmot, omezení znečišťujících emisí.

(5) Otázky v testu podle odstavce 2 písm. b), e) a f) jsou vedle oblastí uvedených v odstavci 4 u skupin AM a A a podskupiny A1 dále zaměřeny na prokázání znalostí žadatele o řídičské oprávnění v následujících oblastech:

- a) používání ochranné výstroje, zejména rukavic, bot, oblečení a ochranné přilby,
- b) viditelnost motocyklisty pro jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích,
- c) rizikové faktory vyplývající ze stavu pozemní komunikace, se zřetelem na kluzké části pozemní komunikace např. kryty kanalizace, vodorovné dopravní značky a tramvajové koleje.

(6) Otázky v testu podle odstavce 2 písm. b), e) a f) jsou vedle oblastí uvedených v odstavci 4 u skupin C, C+E, D, D+E a podskupin C1, C1+E, D1 a D1+E dále zaměřeny na prokázání znalostí žadatele o řídičské oprávnění v následujících oblastech:

- a) doba řízení, bezpečnostní přestávky, doba odpočinku a užívání záznamových zařízení,
- b) přeprava nákladu nebo cestujících,
- c) doklady potřebné pro provoz vozidla a doklady potřebné pro vnitrostátní a mezinárodní přepravu nákladu nebo cestujících,
- d) zásady chování a jednání v případě vzniku dopravní nehody nebo podobné události a opatření, která mají být v těchto případech provedena, včetně pravidel uplatňovaných při provádění záchranných akcí nebo evakuace cestujících,
- e) bezpečnostní opatření při demontáži nebo výměně kol,
- f) hmotnosti a rozměry vozidla,
- g) omezení zorného pole řidiče vyplývající z konstrukčního provedení vozidla,
- h) zásady platné pro nakládání vozidla, kontrolu nákladu, uložení a upevnění nákladu, charakteristické vlastnosti některých druhů nákladu (sytké materiály, tekutiny, zavěšené náklady), způsoby naložky a vykládky rozměrných věcí při užití nakládacího zařízení (pouze u skupin C, C+E a podskupin C1 a C1+E),
- i) principy odpovědnosti řidiče platné pro přepravu cestujících s ohledem na zajištění pohodlí a bezpečnosti cestujících, zvláštnosti přepravy dětí, včetně kontroly prováděné před odjezdem vozidla (pouze u skupin D a D+E a podskupin D1 a D1+E),

- j) základy konstrukce a funkce spalovacího motoru, kapalin, palivového systému, elektrického systému, zapalovacího systému a převodového ústrojí (pouze u skupin C, C+E, D a D+E),
- k) zásady montáže a správného užívání pneumatik, včetně údržby,
- l) typy brzdných systémů, jejich hlavní části, napojení, užívání a denní údržba, typy omezovačů rychlosti,
- m) typy spojovacích systémů, jejich hlavních částí, včetně jejich zapojení, užívání a denní údržby (pouze u skupin C+E a D+E a podskupin C1+E a D1+E),
- n) metody používané k odhalení příčin poruch,
- o) zásady preventivní údržby vozidel a řádných oprav,
- p) odpovědnost řidiče při nakládce a vykládce nákladu (pouze u skupin C a C+E a podskupin C1 a C1+E).

(7) Jednotlivé správné odpovědi jsou hodnoceny jedním, dvěma nebo čtyřmi body. Jedním bodem se hodnotí správné zodpovězení otázek podle odstavce 2 písm. c), e) a g). Dvěma body se hodnotí správné zodpovězení otázek podle odstavce 2 písm. a), b) a f). Čtyřmi body se hodnotí správné zodpovězení otázek podle odstavce 2 písm. d).

(8) Pro hodnocení testu stupněm "prospěl" je potřebné získání nejméně 43 bodů."

3. § 19 včetně nadpisu zní: "**§ 19 Zkouška z praktické jízdy**

(K § 42 odst. 5 zákona)

(1) V první části zkoušky z praktické jízdy žadatel o řidičské oprávnění prokazuje následující znalosti a dovednosti:

a) u všech skupin a podskupin řidičského oprávnění

1. před zahájením jízdy prověřit stav pneumatik, osvětlení vozidla a směrových světel, zvukového výstražného zařízení, funkčnost řízení a brzd, čelního skla, stěračů, provozních kapalin, přístrojové desky a funkčnost sdělovačů, přizpůsobit si sedadlo do správné polohy, přizpůsobit si zpětná zrcátka, zapnout si bezpečnostní pás a ověřit, že jsou zavřeny všechny dveře, u skupin C, C+E, D a D+E a podskupin C1, C1+E, D1 a D1+E navíc prověřit stav posilovačů brzd a systémů řízení, kol, disků kol, blatníků, oken a záznamového zařízení,
2. následně nastartovat motor a provést plynulé rozjetí vozidla (v průběhu zkoušky provést rozjezd do kopce a z kopce), couvat se zatáčením vlevo i vpravo, zabrzdit vozidlo na přesnost zastavení, zaparkovat vozidlo a opustit parkovací prostor, zajet k obrubníku a vyjet od něho, objet stojící vozidla a překážky, u skupiny B a podskupiny B1 navíc otočit vozidlo přední částí do protisměru za použití chodu vpřed a zpětného chodu,

b) u řidičského oprávnění skupin AM a A a podskupiny A1 přizpůsobit si ochrannou přilbu, rukavice, boty a oblečení, spustit motocykl ze stojánku a vést jej bez spuštěného motoru,

c) u řidičského oprávnění skupin B, B+E, C, C+E, D, D+E a T a podskupin C1, C1+E, D1 a D1+E

1. provést kontrolu karoserie, dveří pro řidiče a cestující, výbavy pro první pomoc a ostatního bezpečnostního vybavení,
2. prokázat znalosti bezpečnosti práce při nakládání nákladu na vozidlo a jeho vykládání z vozidla, bezpečného zaparkování a zajištění vozidla pro nakládku a vykládku,

d) u řidičského oprávnění skupin B+E, C+E, D+E a T a podskupin C1+E a D1+E připojit přívěs nebo návěs, aby se vytvořila jízdní souprava, přičemž tento úkon musí začínat s tažným vozidlem zaparkovaným vedle přívěsu nebo návěsu, tj. nikoliv v jedné řadě, a provést kontrolu spojovacího zařízení, brzd a elektrických spojení, a tento přívěs nebo návěs odpojit,

e) u řidičského oprávnění skupin C, C+E, D, D+E a T a podskupin C1, C1+E, D1 a D1+E prokázat znalosti použití záznamových zařízení, principů brzdových systémů a omezovačů rychlosti a prověřit odlehčovací brzdu a řídicí systémy,

f) u řidičského oprávnění skupin D a D+E a podskupin D1 a D1+E

1. provést kontrolu nouzových východů, hasicích přístrojů a ostatního bezpečnostního vybavení,

2. prokázat znalost pravidel týkajících se zastavení a stání s ohledem na bezpečné nastupování cestujících do autobusu a vystupování z něj.

(2) Ve druhé části zkoušky z praktické jízdy žadatel o řidičské oprávnění prokazuje následující znalosti a dovednosti:

a) u všech skupin a podskupin řidičského oprávnění

1. schopnost ovládnutí motorového vozidla v podmínkách provozu na pozemních komunikacích, zejména zachování správného směru jízdy, zrychlení vozidla až na vhodnou rychlost a udržování této rychlosti i během řazení jednotlivých rychlostních stupňů, vjetí do křižovatky a její bezpečné projetí, přizpůsobení rychlosti vozidla při odbočování vlevo a vpravo, a pokud možno v omezeném prostoru, přizpůsobení rychlosti vozidla podmínkám provozu na pozemních komunikacích, zařazení se do jiného jízdního pruhu, míjení jedoucího vozidla, zejména v zúžených prostorech, dodržování správné vzdálenosti mezi vozidly v jednotlivých jízdních pruzích, předjíždění v různých situacích, odbočení na křižovatce vlevo i vpravo, odbočení mimo pozemní komunikaci,

2. znalost jízdy na kruhovém objezdu, přejíždění železničního úrovněvého přejezdu, jízdy podél zastávek tramvají, autobusů a trolejbusů, přejíždění přečhodů pro chodce, jízdy s kopce a do kopce při velkém podélném sklonu, vjezd na dálnici nebo výjezd z dálnice nebo silnice pro motorová vozidla, zařazení do pruhu s rychleji jedoucími vozidly, přejezd do pruhu s pomaleji jedoucími vozidly, pokud jsou takové dopravní situace v místě konání zkoušky dostupné,

b) u řidičského oprávnění skupin AM a A a podskupiny A1

1. zaparkovat motocykl a postavit jej na stojánek,

2. projet zatáčku tvaru U, při pomalé rychlosti provést slalom, při zařazeném druhém nebo třetím rychlostním stupni a rychlosti minimálně 30 km.h-1 provést jízdní úkon prokazující schopnost bezpečného ovládnutí motocyklu,

3. při počáteční rychlosti minimálně 50 km.h-1, u skupiny AM přiměřeně snížené s ohledem na nejvyšší povolenou rychlost vozidla, provést jízdní úkon spočívající ve vyhýbání se překážce a dva jízdní úkony brzdění,

4. prokázat ovládnutí motocyklu při různých rychlostech a různých provozních situacích, přičemž je třeba prokázat schopnost současně ovládat spojku a brzdu, udržovat rovnováhu a směr pohledu, polohu chodidel na stupačkách a prokázat ovládnutí techniky řízení a řazení a přední a zadní brzdy,

c) u řidičského oprávnění skupin C, C+E, D, D+E a T a podskupin C1, C1+E, D1 a D1+E znalost vlastností vozidla, které mohou zabránit řidiči ve výhledu, vlivu větru na jízdu vozidla, opatření nutných pro předjíždění při stříkajícím blátě, užívání různých brzdových systémů, používání zpomalovací brzdy a přizpůsobení stopy délce vozidla a jeho přesahu při odbočování.

(3) Po celou dobu druhé části zkoušky z praktické jízdy podle odstavce 2 musí žadatel o řidičské oprávnění prokazovat ohleduplné, ukázněné, předvídaté a přizpůsobivé řidičské chování.

(4) Hodnocení zkoušky z praktické jízdy zahrnuje hodnocení přizpůsobivého a rozhodného způsobu jízdy, dodržování povinností řidiče v provozu na pozemních komunikacích, přizpůsobení jízdy aktuálním povětrnostním a jiným podmínkám provozu na pozemních komunikacích, respektování ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích a správné a včasné reakce na jejich chování, se zvýšenou opatrností vůči dětem, chodcům, cyklistům a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace, schopnosti předvídat situací v provozu na pozemních komunikacích, schopnosti ovládat vozidlo a řádně používat jeho součásti a výbavu, provedení nezbytných opatření při opouštění vozidla."

4. V § 21 odst. 2 se věta druhá zrušuje.

Čl. II

Účinnost Tato vyhláška nabývá účinnosti dnem 1. července 2006.

Ministr: Ing. Šimonovský v. r.

Ekonomické ztráty způsobené nehodovostí v silničním provozu v ČR za rok 2004

V roce 2004 bylo nahlášeno Policií ČR 196.481 dopravních nehod s těmito následky:

- 1.382 usmrcených osob
- 4.711 těžce zraněných osob
- 29.543 lehce zraněných osob

Podle odhadů dopravní policie na místě nehody byla způsobena **hmotná škoda ve výši 9,687 miliard Kč.**

Pro výpočet ztrát byla použita **forma propočtového ocenění** ekonomických důsledků dopravní nehodovosti tzv. **metoda „celkového výstupu“ (neboli lidský faktor).**

Kvantifikace nákladů a ztrát byla provedena technikou přímého zjišťování nákladů na zdravotní péči, administrativu (policie, soudy, pojišťovny), vyšší sociální výdaje a hmotných škod. Pro ocenění ztrát na produkci bylo použito tzv. hrubého výnosu, tj. výše hrubého domácího produktu na obyvatele.

Do ztrát nebyly zahrnuty subjektivní škody, mezi které patří bolest, utrpení, šok, ztráta naděje na dožití, ztráta životní pohody a obvyklého způsobu života, narušení rodiny a jiné, zpravidla nenahraditelné škody. Výše ocenění subjektivních škod je obtížně srovnatelná a monetárně nemůže být spolehlivě vyjádřena, i když je minimálně stejně závažnou stránkou tragédie dopravních nehod jako jejich ekonomické důsledky.

Rozčlenění nákladů a ztrát

Podle druhu následků dopravních nehod jsou náklady a ztráty rozlišeny v souvislosti:

- a. s usmrcením člověka
- b. s těžkým zraněním
- c. s lehkým zraněním
- d. s nehodami jen s hmotnou škodou

Pro výpočty je použito následující rozčlenění nákladů a ztrát:

1. Přímé náklady

1.1 Náklady na zdravotní péči

Do výpočtu ekonomických ztrát na účet vyšších zdravotnických výdajů jsou zahrnuty náklady na:

- rychlou zdravotnickou pomoc na místě nehody včetně převozu
- ústavní nemocniční péči
- následnou ambulantní lékařskou péči a rehabilitaci

1.2 Hmotné škody

Pro výpočet hmotných škod byly použity údaje České asociace pojišťoven (ČAP), která zahrnuje na území ČR celkem 30 členů (pojišťoven). Pojistná plnění jsou sledována zvlášť pro 2 druhy pojištění:

- a. havarijní pojištění pozemních vozidel kromě kolejových
- b. pojištění odpovědnosti z provozu vozidla

1.3 Administrativní náklady

1.3.1 Policie

Náklady spojené s vyšetřováním a zpracováním dopravních nehod příslušníky nehodové služby dopravní policie jsou vyčísleny na základě střední spotřeby času na 1 nehodu, s rozdělením na nehody s usmrcením, těžkým a lehkým zraněním a nehody pouze s hmotnou škodou.

1.3.2 Soudy

Administrativní náklady na soudní řízení vycházejí z předpokladu, že k soudnímu řízení pro trestné činy v dopravě (v 99 % se jedná o ublížení na zdraví) dochází průměrně v 20 % z počtu nehod s

osobními škodami, což odpovídá zhruba stejnému podílu nehod s následkem usmrcení nebo těžkého zranění, pro které jsou náklady vyčísleny (v roce 2002 se jednalo o 6.806 nehod). U lehkých zranění se proto s těmito náklady nepočítá.

1.3.3 Pojišťovny

Na základě údajů České kanceláře pojistitelů činí administrativně správní náklady na likvidaci pojistných událostí z dopravních nehod v průměru 12 % z nastalých škod.

2. Nepřímé náklady

2.1 Ztráty na produkci

Pro výpočty ztrát na produkci se používá výše hrubého domácího produktu (HDP) v běžných cenách, která je uváděna Českým statistickým úřadem. Pro určení HDP na 1 obyvatele je směrodatný střední stav počtu obyvatel v produktivním věku, tj. muži ve věku 15 – 62 let a ženy ve věku 15 – 60 let.

2.2 Sociální výdaje

Při výpočtu nákladů na vyšší sociální výdaje v důsledku dopravní nehodovosti je třeba vycházet ze stávajících platných předpisů o nemocenském a důchodovém pojištění. Jedná se o:

- dávky nemocenského pojištění
- vdovské a vdovecké důchody
- sirotčí důchody
- invalidní důchody

I. Výše ztrát v důsledku usmrcení a zranění člověka dle druhů následků dopravních nehod

a) Nehody s usmrcením člověka

1. Přímé náklady

1.1 Náklady na zdravotní péči	133.250,- Kč
1.2 Hmotné škody	358.849,- Kč
1.3. Administrativní náklady	
1.3.1 Policie	32.083,- Kč
1.3.2 Soudy	21.200,- Kč
1.3.3 Pojišťovny	43.062,- Kč
Administrativní náklady celkem	96.345,- Kč
Přímé náklady celkem	588.444,- Kč

2. Nepřímé náklady

2.1 Ztráta na produkci	7,781.571,- Kč
2.2 Sociální výdaje	880.974,- Kč
Nepřímé náklady celkem	8,662.545,- Kč

Ztráta v důsledku usmrcení celkem

**9,450.989,-
Kč**

b) Nehody s těžkým zraněním

1. Přímé náklady

1.1 Náklady na zdravotní péči	981.793,- Kč
1.2 Hmotné škody	183.996,- Kč
1.3. Administrativní náklady	
1.3.1 Policie	4.053,- Kč
1.3.2 Soudy	21.200,- Kč
1.3.3 Pojišťovny	22.080,- Kč
Administrativní náklady celkem	47.333,- Kč

Přímé náklady celkem	1,213.122,- Kč
2. Nepřímé náklady	
2.1 Ztráta na produkci	1,248.966,- Kč
2.2 Sociální výdaje	643.526,- Kč
Nepřímé náklady celkem	1,892.492,- Kč

Ztráta v důsledku těžkého zranění celkem

**3,105.614,-
Kč**

c) Nehody s lehkým zraněním

1. Přímé náklady

1.1 Náklady na zdravotní péči	95.313,- Kč
1.2 Hmotné škody	144.291,- Kč
1.3. Administrativní náklady	
1.3.1 Policie	1.938,- Kč
1.3.2 Soudy	-
1.3.3 Pojišťovny	17.315,- Kč
Administrativní náklady celkem	19.253,- Kč
Přímé náklady celkem	258.857,- Kč

Nepřímé náklady

2.1 Ztráta na produkci	65.178,- Kč
2.2 Sociální výdaje	25.028,- Kč
Nepřímé náklady celkem	90.206,- Kč

Ztráta v důsledku lehkého zranění celkem

349.063,- Kč

II. Škody způsobené nehodami bez následků na zdraví

Průměrná výše škody připadající na 1 nehodu bez následků na zdraví činí **84.522,- Kč**

1.3 Administrativní náklady	
1.3.1 Policie	979,- Kč
1.3.3 Pojišťovny	10.143,- Kč
Administrativní náklady celkem	11.122,- Kč

**Celková výše škod u nehod bez následků na zdraví
(jen s hmotnou škodou) pak činí průměrně**

95.644,- Kč

III. Celkové ekonomické ztráty v důsledku dopravní nehodovosti v České republice za rok 2004

	počet osob	ztráta v mil. Kč
Výše ztrát na lidských životech (zemřelí do 30 dnů po nehodě)	1.382	13.061,267
Výše ztrát v důsledku těžkých zranění	4.711	14.630,548
Výše ztrát v důsledku lehkých zranění	29.543	10.312,368
Nehody se škodami na zdraví celkem		38.004,183
Škody z nehod bez následků na zdraví (169.968 nehod)		16.256,419
Rok 2004 celkem		54.260,602

Přepočítané ztráty z dopravní nehodovosti:

Aktualizovaný výpočet ztrát z dopravní nehodovosti za rok 2004 bude porovnán s cenovými úrovněmi jednotlivých států EU. Průměrný roční devizový kurz v roce 2004 byl 31,9 Kč/ EUR.

1 nehoda s usmrcením člověka	296.269 EUR
1 nehoda s těžkým zraněním	97.355 EUR
1 nehoda s lehkým zraněním	10.942 EUR
1 nehoda jen s hmotnou škodou	2.998 EUR

Celkové ekonomické ztráty z dopravní nehodovosti za rok 2004 činí

**1.700,959
milionů EU**



INZERCE :

Prodám motocykl s druhým ovládáním (spojka, brzda, plyn) , značky SUZUKI GN 250 (13 kW výkon) rok výroby 1997, dovezeno do AŠ 2002 , najeto 33 000 km (z toho ve výcviku 15 000 km), cena dohodou

AUTOŠKOLA – Josef Bartoníček, ***mobil 602 888 870***

5. května, 534 01 HOLICE mobil 602 888 870



INFORMACE

SYSTEMCONSULT - Ing. Ivo Machačka

poradenství a vydavatelství pro silniční dopravu

Bartolomějská 89, 530 02 Pardubice, tel./fax. 466 501 585, e-mail: system.consult@tiscali.cz

nabídka produktů: www.systemconsult.cz

podává autoškolám informaci o novém nařízení ES 561/2006 o práci osádek a tachografech:

Dne 11. 4. 2006 bylo zveřejněno nové nařízení Evropského společenství 561/2006, které platí pro celou EU a tedy i pro ČR.

Platnost nařízení je od 11. 4. 2007 s jedinou výjimkou – viz následující bod 1, který platí již nyní:

Jediná změna platí již od 1. 5. 2006: Dopravci a řidiči pozor: S sebou kotouče/výpisy za 15 dní!
(včetně doložení volna)



TIRÁŽ: www.profiautoskoly.cz

Rok: 2006

Období: léto – 9. číslo

Distribuce: neprodejné – pouze pro interní potřebu

Redakce: RR- redakční rada PSA ČR

Kontakt: info@profiautoskola.cz

Inzerce: PSA ČR, 466 01 Jablonec nad Nisou, Vodní 36
tel. 483 711 411