

Kolegové,

uplynul další čtvrtek a Vy dostáváte do rukou další číslo našeho Zpravodaje PSA ČR. Doufám, že Vám neušla změna na titulní straně! Ušla? Tak se prosím podívejte ještě jednou! Výkonnému výboru PSA ČR byl usnesením Valné hromady uložen úkol ihned zahájit jednání o založení Profesionální komory autoškol, s termínem do poloviny roku 2006.

Jak se ukázalo, tento úkol je za současných podmínek, jak legislativních, tak finančních nerealizovatelný. Po mnoha jednáních dospěl náš Výkonný výbor k rozhodnutí, že se pokusíme o vstup do Hospodářské komory.

Na počátku letošního roku jsme proto požádali o začlenění našeho Společenství do Hospodářské komory ČR. Po splnění vstupních podmínek bylo dne 21.6.2006 naší žádosti vyhověno a stali jsme se členy HK ČR. Z toho vyplývá, že všichni řádní členové PSA ČR se stali členy Hospodářské komory ČR.

Na tomto místě považuji za vhodné zdůraznit, že poplatek za každého člena činí ročně pouze 50,- Kč za člena – fyzickou osobu a 500,- Kč za právnickou osobu. Za tento poplatek nám Hospodářská komora poskytne nejen podporu při projednávání zákonů, které se nás budou v budoucnu dotýkat, ale svým členům poskytuje široký rejstřík služeb. Mezi důležité jistě patří Informační a poradenský servis pro podnikatele, právní a legislativní služby, vzdělávací kurzy.

Věřím, že tento náš krok nejen oceníte, ale dokážete své členství v HK ČR i využívat.

Na závěr chci ještě zdůraznit, že členem se stal každý, kdo má řádně zaplacený členský příspěvek na rok 2006 a zároveň nám zaslal na naši výzvu kopii Živnostenského listu a Registrace AŠ. Dveře dalším zájemcům jsou otevřeny.

Zdeněk HLAVATÝ
předseda PSA ČR

ZÁŘÍ 2006

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!
předpokládané ukončení v 16 hodin

Program – zpráva o činnosti, vystoupení hostů, diskuse, **volba nového VV PSA ČR**

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

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

Důležité informace

MÁTE AUTA DO 3,5 t ?? VOZÍTE NEBEZPEČNÉ NÁKLADY ???

Školení řidičů vozidel o hmotnosti do 3,5 tuny , přepravující nebezpečné věci , od 1. ledna 2007

Od 1. ledna 2005 nabyly účinnosti novelizované Přílohy A a B Evropské dohody o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR 2005) vyhlášené Sdělením ministerstva zahraničních věcí č. 33/2005 Sb.m.s.

V kapitole 8.2.1 Všeobecné požadavky na školení řidičů novelizované znění ADR požaduje, aby řidiči vozidel přepravujících nebezpečné věci byli držiteli osvědčení vydaného příslušným orgánem státu nebo jím pověřenou organizací, jímž se osvědčuje, že absolvovali školení a prošli úspěšně zkouškou ze zvláštních požadavků, které musí být splněny při přepravě nebezpečných věcí. Za nebezpečné věci považuje ADR látky a předměty, jejichž přeprava je podle ADR připuštěna pouze za podmínek v ní stanovených, které jsou vyjmenovány v její části 2.

Přechodným ustanovením dle 1.6.1.1 se tato povinnost vztahuje na řidiče vozidel o největší povolené hmotnosti nepřekračující 3,5 tuny nejpozději od 1. ledna 2007.

Povinnost být držitelem shora uvedeného osvědčení se nevztahuje na řidiče vozidel přepravujících nebezpečné věci :

- vyňaté z platnosti ADR vztahující se k druhu přepravy dle 1.1.3.1 ADR,
- vyňaté z platnosti ADR podle zvláštních ustanovení a pro nebezpečné věci balené v omezených množstvích dle 1.1.3.4 ADR,
- vyňaté z platnosti ADR pro prázdné nevyčištěné obaly dle 1.1.3.5 ADR,
- vyňaté z platnosti ADR pro množství přepravovaná jednou dopravní jednotkou dle 1.1.3.6 ADR.

Informace převzatá z letáku Školícího a poradenského střediska ČESMAD BOHEMIA tel. 495 537 221



Na základě četných dotazů, zda je držitel řidičského průkazu vydaného cizím státem, který dovršil 60 let věku, povinen u sebe při řízení motorového vozidla mít doklad o zdravotní způsobilosti, podává odbor agend řidičů následující informaci.

Na držitele cizozemských řidičských průkazů nelze uplatnit požadavek, aby kromě řidičského průkazu vozili ještě jiný doklad, který by osvědčoval jejich způsobilost k řízení motorových vozidel. Zahraničním řidičům tedy **plně postačuje, pokud se prokáží platným řidičským průkazem**, který opravňuje k řízení motorových vozidel na území ČR. Jedná se o tyto cizozemské řidičské průkazy:

- řidičský průkaz vydaný členským státem Evropských společenství
- řidičský průkaz vydaný cizím státem podle Úmluvy o silničním provozu (Vídeň 1968) nebo Úmluvy o silničním provozu (Ženeva 1949)
- mezinárodní řidičský průkaz vydaný cizím státem podle Úmluvy o silničním provozu (Vídeň 1968) nebo Úmluvy o silničním provozu (Ženeva 1949)
- řidičský průkaz člena diplomatického personálu zastupitelského úřadu cizího státu, který požívá výsad a imunit podle zákona nebo mezinárodního práva
- řidičský průkaz osoby požívající výsad a imunit podle zákona nebo mezinárodního práva

Držitelé cizozemských řidičských průkazů starší 60 let s sebou tedy nemusejí vozit a ke kontrole policii předkládat žádný další doklad o zdravotní způsobilosti.

JUDr. Jan Kněžínek
zástupce ředitelky odboru agend řidičů

Ministerstvo dopravy, odbor agend řidičů, obdrželo podnět od zástupce Asociace autoškol, pana Ondřeje Horázného, ve věci schválení motocyklu s automatickou převodovkou jako cvičného vozidla. Podnět pana Horázného směřuje proti obsahu sdělení Ministerstva dopravy č.j. 47/2006-160-AS/2. Touto písemností bylo sděleno dotazujícímu se obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností, že motocykl – skútr s automatickou převodovkou nemůže být užit jako výcvikové vozidlo. Stanovisko se opíralo o ustanovení § 9 odst. 1 písm. b) zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Vzhledem k tomu, že stanovisko odboru agend řidičů bylo v rozporu s obsahem podnětu pana Horázného, požádal odbor agend řidičů o odborné stanovisko legislativní odbor Ministerstva dopravy. Na základě tohoto stanoviska odbor agend řidičů sděluje ve výše popsané věci následující.

Formulace stěžejního ustanovení § 9 odst. 1 písm. b) zákona č. 247/2000 Sb. definující některé podmínky pro užití výcvikového vozidla v autošcole není zcela jednoznačná. Při striktním gramatickém výkladu textu lze dospět k závěru, že motocykly tvoří výjimku z obecné možnosti použití výcvikových vozidel vybavených automatickou převodovkou a musí být tedy vybaveny dvojím zařízením umožňujícím ovládnutí spojky, jak bylo v původním sdělení prezentováno. Právní normu je však třeba vždy vykládat v kontextu právního řádu jako celku, přičemž v daném případě bezprostředně související právní předpis – zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, s možností absolvování výcviku a zkoušky v řízení motocyklu s automatickou převodovkou počítá, když ve svém § 90 odst. 2 motocykly explicitně vylučuje z povinnosti úřadu omezit ŘO na vozidla s automatickou převodovkou, pokud byl výcvik a zkouška na vozidle s tímto druhem převodovky prováděn.

Oba předmětné zákony nabyly účinnosti ve stejný den (1.1.2000), ve prospěch žádné z norem proto nelze použít výkladové pravidlo o přednosti pozdějšího zákona. Naopak je třeba uvedené předpisy vykládat systémově, v kontextu a dle jednotné věcné koncepce.

Směrnice 2000/56/ES, kterou se mění směrnice o řidičských průkazech, v bodě 5 přílohy II **obecně** připouští použití pro výcvik a zkoušku vozidlo vybavené automatickou převodovkou, přičemž stanoví jediný specifický požadavek, podle něhož „*pokud zkoušku dovedností a chování vykoná žadatel ve vozidle s automatickou převodovkou, v každém řidičském průkazu vydaném na základě této zkoušky se to zaznamená. Řidičský průkaz s tímto záznamem smí být užit pouze pro řízení vozidel s automatickou převodovkou.*“ Obdobné ustanovení obsahovalo v bodě 8 přílohy II i původní znění směrnice 91/439/EHS platné v době nabytí účinnosti zákona č. 361/2000 Sb. Musíme proto konstatovat, že současné znění § 90 odst. 2 zák. č. 361/2000 Sb. (část věty za středníkem), tím že explicitně vylučuje povinnost úřadu omezit ŘO pouze na motocykly s automatickou převodovkou, pokud byl výcvik a zkouška na motocyklu s tímto druhem převodovky prováděn, je v rozporu s komunitárním právem a mělo by být ze zákona vypuštěno za podmínky souběžné precizace stávajícího výkladově problémového ustanovení § 9 odst. 1 zákona č. 247/2000 Sb. Odbor agend řidičů bude tuto úpravu právního rámce iniciovat.

V návaznosti na již zmíněnou nejednoznačnost zvolené formulace daného ustanovení a při absenci podrobnějšího odůvodnění předmětné právní úpravy v důvodové zprávě, odbor agend řidičů přehodnotil stanovisko prezentované v písemnosti č.j. 47/2006-160-AS/2.

Odbor agend řidičů při schvalování výcvikového vozidla – motocyklu s automatickou převodovkou doporučuje umožnit schválení tohoto vozidla pro výcvik v autošcole.

JUDr. Pavla Horká
ředitelka odboru
agend řidičů



Dopravně psychologické vyšetření a vyšetření elektroencefalografem

§ 87a

(1)

Dopravně psychologickému vyšetření a vyšetření neurologickému, včetně elektroencefalografického (dále jen "EEG") je povinen se podrobovat

a) držitel řidičského oprávnění skupin **C, C+E a C1+E**, který řídí nákladní automobil o největší povolené hmotnosti **převyšující 7 500 kg** nebo **speciální automobil** o největší povolené hmotnosti převyšující **7 500 kg** nebo **jízdní soupravu**, která je složena z nákladního automobilu a přípojného vozidla nebo ze speciálního automobilu a přípojného vozidla a jejíž největší povolená hmotnost převyšuje **7 500 kg**.

b) držitel řidičského oprávnění skupin **D a D+E** a podskupin **D1 a D1+E**, který řídí motorové vozidlo zařazené do příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění.

Ne každý držitel uvedených skupin a podskupin řidičského oprávnění skutečně řídí vyjmenovaná vozidla nebo autobus. Povinnost podrobit se tomuto vyšetření se tedy týká pouze těch řidičů, kteří tuto činnost vykonávají v pracovním vztahu nebo u nichž je řízení takového vozidla předmětem samostatné výdělečné činnosti.

(2) Dopravně psychologickému vyšetření a neurologickému a EEG vyšetření je držitel řidičského oprávnění uvedený v odstavci 1 povinen se podrobit **před zahájením** výkonu činnosti uvedené v odstavci 1, a dalšímu dopravně psychologickému vyšetření a neurologickému a EEG vyšetření nejdříve šest měsíců před dovršením 50 let a nejpozději v den dovršení **50 let** a dále pak každých **pět let**.

Přechodné ustanovení

Dopravně psychologickému vyšetření a neurologickému a EEG vyšetření je držitel řidičského oprávnění uvedený v § 87a odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., ve znění účinném ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona, povinen podrobit se v termínu pravidelné lékařské prohlídky podle § 87 odst. 2 nejpozději však do **31. prosince 2007**.

Pravidelné lékařské prohlídky:

(1) Pravidelným lékařským prohlídkám je povinen se podrobovat

a) řidič vozidla, který při plnění úkolů souvisejících s výkonem zvláštních povinností užívá zvláštního výstražného světla modré barvy, případně doplněného o zvláštní zvukové výstražné znamení,

b) řidič, který řídí motorové vozidlo v pracovním vztahu a u něhož je řízení motorového vozidla druhem práce sjednaným v pracovní smlouvě,

c) řidič, u kterého je řízení motorového vozidla předmětem samostatné výdělečné činnosti prováděné podle zvláštního právního předpisu,²⁸⁾

d) držitel řidičského oprávnění skupin C, C+E, D, D+E nebo podskupin C1, C1+E, D1 a D1+E, který řídí motorové vozidlo zařazené do příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění,

e) držitel osvědčení pro učitele řidičů pro výcvik v řízení motorových vozidel podle zvláštního právního předpisu.⁴⁾

(2) Vstupní lékařské prohlídce je osoba uvedená v odstavci 1 povinna se podrobit před zahájením výkonu činnosti uvedené v odstavci 1, dalším pravidelným lékařským prohlídkám pak do dovršení 50 let věku každé dva roky a po dovršení 50 let věku každoročně.

(3) Dopravně psychologické vyšetření provádí psycholog nebo klinický psycholog. Přesto, že to zákon v odstavci 3 výslovně nestanoví, měl by psychologické vyšetření provádět specializovaný dopravní psycholog (vyplývá to i z názvu ustanovení: „Dopravně psychologické vyšetření...“). Asociace dopravních psychologů má k dispozici seznam těchto pracovišť v celé ČR.

(4) EEG popisuje neurolog s příslušným vzděláním a hodnotí jeho výsledek v kontextu klinického neurologického vyšetření.

(5) Dopravně psychologické vyšetření a neurologické vyšetření, včetně EEG se vyhotovuje písemnou formou a je podkladem k posudku o zdravotní způsobilosti. Zdravotní způsobilost je kromě odborné způsobilosti podmínkou k udělení a držení řidičského oprávnění.

(6) Náklady na dopravně psychologické vyšetření a vyšetření neurologické, včetně EEG držitelů řidičských oprávnění uvedených v odstavci 1, hradí řidič.

(7) Povinnost dopravně psychologického vyšetření a vyšetření neurologického včetně EEG se netýká řidiče, který provádí silniční dopravu soukromé povahy, pokud není prováděna za úplatu, a dále řidičů vozidel požární ochrany.



Nařízení ES 561/2006 o práci osádek v silniční dopravě.

V dubnu příštího roku nabude účinnosti nařízení Evropského společenství č. 561. Byl učiněn další krok ve směru zprůhlednění kontroly organizace práce řidičů nákladních vozidel nad 3,5 t a autobusů.

Změny byly provedeny především ve sféře odpočinku. Nejdůležitější odlišnosti vůči dosavadním nařízením ES 3820 a 3821 jsou tyto:

- Řidič je povinen předložit záznamové listy, nebo žluté kotouče či prohlášení z právě probíhajícího týdne a z předchozích 15 dní - platí již od 1. 5. 2006.
- Přestávku 45 min. lze rozdělit pouze do 2 částí, první musí být nejméně 15 a druhá nejméně 30 minut.
- Max. týdenní pracovní doba může dosáhnout až 60 hodin, průměrná týdenní pracovní doba za 4 měsíce nesmí být vyšší než 48 hodin.
- Řádnou denní dobu odpočinku (standardně 11 hodin) lze rozdělit do dvou úseků, z nichž první musí být nejméně 3 hodin a druhý nejméně 9 hodin.
- Zkrácená denní doba odpočinku trvá nejméně 9 souvislých hodin.
- Při osádce dvou řidičů je denní doba odpočinku každého z nich nejméně 9 hodin v každém časovém úseku 30 hodin.

Pro školení řidičů připravil SYSTEMCONSULT Pardubice tyto produkty:

- Příručku „Práce osádek a tachografy“ s „Dodatkem 561“ (za původní cenu)
- Školení nařízení 561/2006 v Pardubicích (příp. i jinde)
- CD Nařízení 561/2006 s výkladem a odlišnostmi proti současnému stavu.

Informace: www.systemconsult.cz system.consult@tiscali.cz tel. 466 501 585

Ing. Ivo MACHAČKA

Co je nového v Asociaci dopravních psychologů.

Květen se každoročně stává měsícem setkání psychologů, kteří si jakou svou specializaci zvolili psychodiagnostiku řidičů z povolání i řidičů amatérů. Setkání členů Asociace dopravních psychologů se již tradičně konalo v Prostějově a bylo dvoudenní. Tentokrát ale bylo významné v tom, že byly schváleny potřebné standardy v psychologické diagnostice posuzování řidičů v návaznosti na nový silniční zákon §87 zák.411/2005 Sb. Zvolili jsme nový výbor ADP a přijali několik nových členů – dopravních psychologů, abychom rozšířili řady členů ADP.

Shodli jsme se na definici tzv. „problémového“ řidiče, sjednotili metodologii dopravně psychologického vyšetření s návrhem na možné druhy závěrů. Z hlediska ochrany osobnosti nadále nebudeme ve svém psychologickém posudku uvádět jak řidič uspěl v jednotlivých zkouškách, ani rozbor jeho osobnosti ale zaměstnavatel se musí spokojit pouze s možným závěrem : způsobilý, způsobilý s omezením /uvést jaké omezení/, nebo nezpůsobilý. Na vyžádání pro ošetřujícího lékaře bude zpráva kompletní.

Asociace dopravních psychologů nabízí vážným zájemcům o oblast dopravní psychologie účast v postgraduálním čtyřsemestrovém studiu .

PhDr. Jana Ambrožová

dopravní psycholog, členka ADP.



MINISTERSTVO FINANCÍ

Letenská 15, poštovní příhr. 77
118 10 Praha

Č.j. 05/51313/2006 – 151

Sdělení k posuzování úhrad za vyšetření řidičů podle § 87a zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění zákona č. 411/2005 Sb.

Výdaje (náklady) na dopravně psychologické vyšetření a vyšetření neurologické, včetně EEG držitelů řidičských oprávnění podle § 87a a zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění zákona č. 411/2005 Sb., které je povinen hradit řidič jsou v případě úhrady zaměstnavatelem výdajem (nákladem) na dosažení, zajištění a udržení zdanitelných příjmů zaměstnavatele podle § 24 odst. 1 zákona 586/1992 Sb., o daních z příjmu, ve znění pozdějších předpisů.

Při posouzení těchto úhrad u zaměstnance se vychází z toho, že :

- a) náklady na pravidelné lékařské prohlídky u osob v pracovně právním vztahu podle § 87 odst. 6 zákona o provozu na pozemních komunikacích hradí zaměstnavatel, a
- b) vyšetření řidičů podle § 87a zákona o provozu na pozemních komunikacích jsou součástí těchto pravidelných lékařských prohlídek, což je zřejmé i z § 6 vyhlášky č. 277/2004 Sb., o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel.

Z uvedeného vyplývá, že úhrady zaměstnavatele za pravidelné lékařské prohlídky včetně úhrad za vyšetření řidičů podle § 87a zákona o provozu na pozemních komunikacích (jež jsou jejich nedílnou součástí), nejsou u zaměstnanců předmětem daně z příjmu podle § 6 odst. 7 písm. c) zákona o daních z příjmu, a to i tehdy jsou-li uhrazeny zaměstnavatelem prostřednictvím svých zaměstnanců (řidičů). Jedná se o částky, ze kterých zaměstnanci nemají osobní prospěch a zaměstnavatel tímto způsobem hradí svým zaměstnancům prokázané výdaje.

Převzato z BULLETINU odborového svazu dopravy

Ing. Dana Trezziová
náměstkyně ministra financí

CLOSE TO - projekt

„ŘIDIČI, KTERÍ BYLI ÚČASTNÍKY DOPRAVNÍ NEHODY, POMÁHAJÍ INFORMOVAT BUDOUCÍ ŘIDIČE“ to je krátká verze toho o čem je projekt CLOSE TO.

MYŠLENKA

je převzata z preventivních programů AIDS a je známá jako metoda „výuky vrstevníky“, ve které sobě rovní vytvářejí vztah a vyprávějí sobě rovným. V našem případě to jsou mladí začínající řidiči, kteří jsou konfrontováni s vážnými dopravními nehodami těch mladých řidičů, kteří byli účastníky těchto nehod. Tento tým mladých účastníků dopravních nehod bude zapojen do teoretické části specifického programu výuky řidičů.

PRÍSTUP K PROBLÉMU

V průběhu demonstrační fáze, která trvá několik měsíců, jsou mladí účastníci dopravních nehod nejprve vyhledáváni. Potom absolvují výcvik, aby byli schopni se postavit před začínající řidiče se svými osobními zkušenostmi (vyslanci bezpečnosti silničního provozu). Tito vyslanci si vytvoří vlastní osobní prezentaci pro hodinu výuky v autoškole.

CÍL

VÝSLEDKY A CÍLE PROJEKTU JSOU:

- vést k pozitivní změně postoju a jednání ve skupině mladých začínajících řidičů
- poskytnout metodický návrh jak využít strategií v předcházení dopravním nehodám.
- dát podklad pro doporučení rozhodujícím činitelům a osobám důležitým pro realizaci, které jim ukáží, kde spočívá potenciál a možnosti tohoto přístupu.

STRUČNÝ PŘEHLED : jak probíhá projekt CLOSE TO v Brně

V České Republice funguje 9 peer mentorů.

Dvoudenní přípravný kurs peer mentorů proběhl o víkendu (26.- 27. února 2005). Kurs vedl psycholog z Centra dopravního výzkumu Mgr. Eva Šedá a asistentka Kay Kaislerová. Všichni peer mentoři mají za sebou 16 hodin přípravy. Kurs se zaměřil zejména na oblasti komunikace, argumentaci, základy asertivity, sebe prezentaci a práci ve skupině.

Český tým je rozdělen na tři trojice peer mentorů, které se různě mění a tyto trojice chodí vyprávět své příběhy do autoškol.

Praktická část projektu - navštěvování autoškol začala v březnu 2005. První trojice peer mentorů vystoupila v autoškole 21. března. 2005.

Příběhy, které peer mentoři vypráví, jsou různé, některé jsou o chybách na silnicích, jiné o alkoholu, rychlé jízdě a srážkách s jiným vozidlem. Jeden z peer mentorů vypráví o zkušenostech ze své rodiny - jak se jim vše změnilo po velmi vážné nehodě jednoho z velmi blízkých příbuzných, jiný se specializuje na zkušenosti s motocyklem. Někteří peer mentoři jsou oběťmi dopravní nehody, jiní jsou viníci dopravní nehody.

Pokaždé po prezentaci všech tří peer mentorů se ptáme studentů v autoškole, zda nemají podobnou zkušenost jako peer mentoři. Potom jsou tito studenti také zahrnuti do prezentace a řeknou svým kamarádům, co se jim stalo. Je to velice efektivní.

Pokud se diskuse příliš nerozvine, studenti se stydí ptát peer mentorů, náš tým často mluví o prevenci dopravních nehod a o bezpečnosti silničního provozu.

Pokud se chcete dozvědět více informací o projektu nebo se do něj nějakým způsobem zapojit, kontaktujte prosím Centrum dopravního výzkumu (Mgr. Eva Šedá).

eva.seda@cdv.cz

TVIST - projekt

Statistiky denně informují o neúnosné situaci na českých pozemních komunikacích. Řidiči jsou nezřídka nedostatečně připraveni pro každodenní provoz, jejich kázeň na silnicích je katastrofální a mnozí nerespektují ani základní principy vzájemné ohleduplnosti a slušnosti. Toto se bohužel týká čím dál častěji také řidičů – profesionálů. Vše začíná již při přípravě v autoškolách, kde výuka a výcvik probíhají formálně. Současný systém závěrečných zkoušek je nedostatečně motivující a v konečném důsledku mnohdy také pouze formální.

Ti, kteří vlastní příslušné řidičské oprávnění a současně patří ke skupině lidí nerespektujících ani základní principy slušnosti a ohleduplnosti, nejsou často za své protiprávní chování účinně postihováni, což nezřídka vyplývá z neexistence komplexního a současně smysluplného sankčního systému.

S výše uvedenými problémy se ve větší či menší míře potýkají či alespoň donedávna potýkaly všechny státy EU. Jediným schůdným řešením se vždy ukázal celostátní přístup k uvedené problematice, tj. současné ošetření systému výuky a výcviku nových řidičů a periodického školení vybraných kategorií řidičů, společně se systémem všeobecné prevence doprovázené sankčně motivační soustavou.

Komplexnímu řešení výše uvedené problematiky je věnován nově zahájený projekt pod záštitou Ministerstva dopravy, jehož nositelem se stala společnost **AZIN CZ Praha**. S ohledem na způsob pojetí úkolu se jedná o řešení unikátní úlohy, a to nejen z pohledu naší republiky, ale i celé Evropské unie. Způsob řešení projektu je nastaven tak, aby z jeho výsledků bylo možno efektivně a smysluplně těžit po dobu minimálně jedné generace, přičemž žádoucím produktem by mělo být v úvodu zmíněné kýžené razantní snížení počtu mrtvých na silnicích, ale také zraněných, hmotných škod.... A v neposlední řadě pak i vzájemné hrubosti a bezohlednosti.

Převzato z propagačního letáku projektu.

Jiří Benda – člen VV PSA

Poznámka : s postupem prací na projektu a s jeho dílčími i konečným výsledkem budete postupně seznamováni prostřednictvím našeho Zpravodaje.



REALIZUJEME PROJEKT
ŠKOLICÍ A REKVALIFIKAČNÍ STŘEDISKO
JAKO VÍCEÚČELOVÉ CENTRUM PRO POTŘEBY ŠKOLENÍ A REKVALIFIKACÍ
V AUTOOPRAVÁRENSTVÍ, DOPRAVĚ A LOGISTICE



CZ. 04. 1. 03

Operační program Rozvoj lidských zdrojů

Název priority : Rozvoj celoživotního učení

Název opatření : Rozvoj dalšího profesního vzdělávání

Kontakt : **724821331**

Tento projekt je spolufinancován ze státního rozpočtu ČR a Evropského sociálního fondu

NABÍDKA pro AUTOŠKOLY

VLOŽIT 1. PDF - ETESTY V AUTOŠKOLÁCH

TIRÁŽ : www.profiautokoly.cz

Rok : 2006

Období : podzim – 10.číslo

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

Distribuce : neprodejné – pouze pro interní potřebu

Redakce : RR – PSA ČR

Kontakt : info@profiautokola.cz

VNITŘNÍ STRÁNKA OBÁLKY

VLOŽIT 2. PDF – CELOSTRÁNKOVÉ

AUTOCONT