

Kolegyně, kolegové,

původně jsem zamýšlel na tomto místě zveřejnit omluvu za pozdní vydání jarního čísla našeho Zpravodaje. Protože však toto zpoždění nemá na svědomí ani naše liknavost, ani neschopnost redakční rady, rozhodl jsem se Vás o důvodech, které toto zpoždění vyvolaly informovat poněkud obsírněji, než je zvykem.

Při přípravě tohoto vydání rozhodl Výkonný výbor Profesionálního sdružení autoškol, že jako bonus pro naše členy zajistíme vytištění a přibalení prováděcí vyhlášky k zákonu 374/2007 Sb. Tím jsme se bohužel dostali do pasti, protože prováděcí vyhláška do dnešního dne nebyla vydána. Přitom jsme již na podzim dostali informaci z MD ČR, že jejich zástupci v Parlamentu sledují průběh jednání k zák. 374 a současně dle aktuálních výstupů připravují prováděcí vyhlášku. Očekávali jsme tedy, že vyhláška spatří světlo světa během ledna. Dočkali jsme se však nemilého překvapení, když na seminářích, které jsme pořádali v lednu v Poděbradech a v Břestu, byla jedna z nejčastějších odpovědí lektora z MD ČR „to bude řešit (upravovat) prováděcí vyhláška“.

Uplynuly dva měsíce, začali jsme se dotazovat, jak tedy připravit žádosti o akreditaci školícího střediska. Bylo nám doporučeno uvést „– viz. Prováděcí vyhláška“.

Nechtěli jsme jen nečinně přihlížet, protože mezi našimi členy je dost odborníků na silniční dopravu, a tak jsme nabídli svoji pomoc při přípravě této vyhlášky. Nejenže jsme byli odmítnuti, ale zjistili jsme, že příprava prováděcí vyhlášky je střežena víc, než nejdůležitější státní tajemství, včetně toho, kdo na její přípravě vlastně pracuje. Že by nám bylo umožněno do připravovaných materiálů aspoň nahlédnout, to v této fázi nepřípadalo vůbec v úvahu. Náš neklid se ještě zvýšil v okamžiku, kdy byl náhle odvolán ředitel odboru 150, který do té doby na přípravě pracoval.

Stále jsme pátrali po nějakých informacích, ale ani jednání na úrovni náměstků ministra nám nepomohlo. 10. března jsem se dočkal od náměstka ministra dopravy „potěšitelné“ informace, že MD ČR má svých odborníků dost a proto o naše rady nestojí a máme si počkat, až bude vyhláška hotová. Kuriozní je, že za několik málo hodin po tomto rozhovoru byla již uvolněna do mezirezortního připomínkování.

Po přečtení byl každý, kdo se s textem seznámil, ne překvapen, ale přímo šokován. Zato jistě leckdo pochopil, proč se prováděcí vyhláška připravovala v takovém utajení a proč byly ze strany ministerstva takové obstrukce. To, co MD ČR předložilo, bylo místy v rozporu nejen se zákonem 374/2007 Sb., ale i s evropskou směrnicí 2003/59. O nechtivosti ministerstva o znění vyhlášky vést jakékoliv debaty svědčí i fakt, že některá připomínková místa (např. krajské úřady, Hospodářská komora ČR) dostala vyhlášku až 14.3.08 – v pátek, a připomínky se měly odevzdat NEJPOZDĚJI v pondělí 17.3.08.

Zde je namísto poděkovat všem, kteří obětovali nemálo svého volného času a pomohli nám s úpravami textu. Velkou podporu v jednáních nám poskytla i Hospodářská komora ČR.

Poznámka nakonec – změny, na kterých jsme se podíleli se týkají úprav zák.247, část pátá, hlava první - § 46 - § 52

Zdeněk Hlavatý

PŘIPOMÍNÁME VŠEM NAŠIM ČLENŮM, ŽE 30. DUBEN JE TERMÍN, KE KTERÉMU SE PLATÍ ČLENSKÝ PŘÍSPĚVEK VE VÝŠI 2.000,- Kč.
č. účtu 168 082 062/0800, VS je Vaše členské číslo, KS 308

Ohlédnutí za semináři

Vážení autoškoláci, dovolte mi krátké ohlédnutí za semináři, které se uskutečnily v lednu letošního roku k novele zákona č. 247/2000 Sb., tedy k zákonu č. 374/2007 Sb.

Že je pro nás tento zákon „životně důležitý“, ukázal obrovský zájem o tyto semináře a velká účast členů, ale i nečlenů PSA ČR. Předpokládám, že všichni, kteří jsme tam byli, provádíme školení řidičů a máme zájem v této činnosti i nadále pokračovat. Myslím si, že každý opravdový profesionál, který se školením zabývá, je zvyklý neustále sledovat novinky v legislativě a minimálně pracovat se Sbírkou zákonů, volně přístupnou na internetu. O to větší bylo moje překvapení, když jsem poslouchal některé kolegy a zjistil jsem, že tento zákon ještě nečetli a dokonce se někteří domnívali, že mluvíme o něčem, co teprve vyjde ve Sbírce zákonů a je ještě možné v zákoně provádět úpravy.

Pro naši práci je velice důležité pracovat s nejčerstvějšími informacemi a ty sdělovat i našim klientům. Za to nás přece platí!!! Nemělo by se stávat, že jdeme se zástupci ministerstva dopravy diskutovat o zavádění nového zákona do praxe a někteří ještě tento zákon ani nepřečetli.

Vzhledem k tomu, že zákon byl v době konání seminářů velice čerstvý, nemohl pan Ing. Fučík z MD ČR odpovědět na některé otázky. Z tohoto důvodu předali členové VV PSA ČR seznam otázek pro MD ČR.

Otázky a odpovědi jste si jistě všichni přečetli na stránkách PSA ČR. Myslím, že některé odpovědi jsou velice diskutabilní a mám obavy, že mohou být jenom názorem jednoho pracovníka MD ČR. Než začneme plnit některé požadavky, zejména na vybavení vozidel, je třeba mít jednoznačné odpovědi nebo výklad zákona. Zejména odpověď na otázku, týkající se problematiky přípojných vozidel, je určitě problematičtější. Pokud jste ještě nestudovali, máte možnost nyní:

Přípojná vozidla pro výuku a výcvik k rozšíření na řidičské oprávnění „E“ mají stanoveny různé podmínky pro skupiny řidičských oprávnění, lze tedy používat výcviková vozidla pro skupinu „E“ jen uzavřená skříňová tělesa nebo lze využít i výcviková vozidla vybavená plachtou, popřípadě zvýšenou korbou, které znemožňují výhled dozadu bez použití zpětných zrcátek, tak jako je to možné u výcvikového vozidla pro skupiny „C1 a C“ ?

g) pro skupinu B+E s jízdní soupravou tvořenou motorovým vozidlem uvedeným v písmenu f) a přípojným vozidlem o nejvyšší povolené hmotnosti nejméně 1 000 kg a jehož konstrukční rychlost je nejméně 100 km.h⁻¹, pokud se nejedná o jízdní soupravu, k jejímuž řízení opravňuje řidičské oprávnění skupiny B;

přípojným vozidlem musí být uzavřené skříňové těleso o šířce a výšce odpovídající alespoň šířce a výšce motorového vozidla; uzavřené skříňové těleso může být užší než je motorové vozidlo, pokud je výhled dozadu možný pouze za použití vnějších zpětných zrcátek motorového vozidla. Při zkoušce z praktické jízdy musí být okamžitá hmotnost přípojného vozidla nejméně 800 kg,

i) pro podskupinu C1+E s jízdní soupravou tvořenou motorovým vozidlem uvedeným v písmenu h) a přípojným vozidlem o největší povolené hmotnosti nejméně 1 250 kg, a jehož konstrukční rychlost je nejméně 80 km.h⁻¹;

přípojně vozidlo musí být uzavřeným skříňovým tělesem o šířce a výšce odpovídající alespoň šířce a výšce motorového vozidla; uzavřené skříňové těleso může být užší než je motorové vozidlo, pokud je výhled dozadu možný pouze za použití vnějších zpětných zrcátek motorového vozidla; délka takto vytvořené jízdní soupravy musí být nejméně 8 metrů, při zkoušce z praktické jízdy musí být okamžitá hmotnost přípojného vozidla nejméně 800 kg,

k) pro skupinu C+E s jízdní soupravou tvořenou buďto motorovým vozidlem uvedeným v písmenu j) a přípojným vozidlem nebo tahačem s návěsem, přičemž největší povolená hmotnost jízdní soupravy je nejméně 20 000 kg, délka jízdní soupravy je nejméně 14 metrů, délka přípojného vozidla musí být nejméně 7,5 metrů, šířka jízdní soupravy je nejméně 2,4 metrů a konstrukční rychlost je nejméně 80 km.h⁻¹.

Tahač návěsu musí být vybaven protiblokovacím brzdovým systémem a záznamovým zařízením 11).

Při zkoušce z praktické jízdy musí být okamžitá hmotnost jízdní soupravy nejméně 15 000 kg, (neuveďeno skříňové těleso ani plachta)

m) pro podskupinu D1+E s jízdní soupravou tvořenou motorovým vozidlem uvedeným v písmenu l) a přípojným vozidlem o největší povolené hmotnosti nejméně 1 250 kg a jehož konstrukční rychlost je nejméně 80 km h-1; přípojně vozidlo musí být uzavřeným skříňovým tělesem o šířce nejméně 2 metry a výšce nejméně 2 metry.

Při zkoušce z praktické jízdy musí být okamžitá hmotnost vozidla nejméně 800 kg,

o) pro skupinu D+E s jízdní soupravou tvořenou motorovým vozidlem uvedeným v písmenu n) a přípojným vozidlem o největší povolené hmotnosti nejméně 1 250 kg a jehož konstrukční rychlost je nejméně 80 km h-1; přípojně vozidlo musí být uzavřeným skříňovým tělesem o šířce nejméně 2 metry a výšce nejméně 2 metry. Při zkoušce z praktické jízdy musí být okamžitá hmotnost přípojněho vozidla nejméně 800 kg,

Odpověď:

Nikde se nehovoří o tom, z čeho má být skříňové těleso vyrobeno. Proto je možno použít i skříňové těleso tvořené plachtou.

Tuto odpověď jsem předal technikům a zkušebními komisařům na některých pověřených obcích. Tito lidé nám budou vozidla pro výcvik schvalovat a budou s nimi provádět zkoušky. Velice se podivili svéráznému výkladu a hlavně se odvolávají na přesné znění zákona. Pokud by u přípojněho vozidla mohla být i plachta (což by pro nás byla daleko jednodušší varianta), proč to není napsané v zákoně stejně jako u nákladních vozidel, kde je jednoznačně napsáno: nástavba vozidla musí být uzavřeným skříňovým tělesem, které je nejméně tak široké a vysoké jako kabina, vytvořeným uzavřenou samostatnou skříní, nebo ložnou plochou s plachtou na vestavěné konstrukci.

Asi nám nezbývá, než počkat na prováděcí vyhlášku, jestli nám některé z těchto věcí neosvětlí. Určitě nám nikdo z pracovníků MD ČR nenahradí škody, které vzniknou nákupem nevyhovující techniky na základě nesprávného vysvětlení jednotlivých ustanovení zákona.

Doufám, že v době, kdy budete číst tento článek, již bude prováděcí vyhláška k zákonu č. 374/2007 Sb. Hotová a budeme o mnoho chytřejší.

Všem autoškolákům přeji hodně zdaru v našem ne právě jednoduchém podnikání.

Jiří Myšák, člen VV PSA ČR

STEJNĚ MI NIKDO NEPOMŮŽE !

Kolegyně a kolegové, čas od času mne někdo vyprovokuje k napsání nějaké poznámky či připomínky. Tentokrát to byl jeden majitel autoškoly, který mi vysvětloval, že byl na semináři AA ČR a že tam nedostal přesně ty informace, za které si zaplatil, tak ať mu je tedy poskytnu já (tedy rozumějte Profesní společenství). Na dotaz, zda je naším členem jsem si vyposlechla sáhodlouhé vysvětlování, že na to nemá čas, musí se starat o živnost, aby přežil a proč by se s někým dával do party, a nakonec mu stejně nikdo nepomůže. Zarazily mne hned dvě věci. Tak za prvé, jistě by si nešel do Plusu vyzvednout nákup, který zaplatil v Hypernově, že? A za druhé, v dnešní době jsou informace zbožím, jako všechno ostatní, takže se za ně platí. Tento postoj k informacím nás nakonec přiměl k tomu, že jsme aktuální informace na našich webových stránkách zablokovali heslem a jsou přístupné přednostně našim členům,

Prosím, opravdu Vás moc prosím, zamyslete se na pár vteřin, hlavně Vy, kteří máte taky tento názor, jako výše zmiňovaný kolega. Socialismus je pryč !!! Jsme v kapitalismu, rozhodli jsme se – a podotýkám, že svobodně - podnikat. Proč si stále myslíme, že má někdo povinnost se za nás a o nás postarat, nebo nám poskytovat bezplatný servis?! Čím dříve si uvědomíme, že když se nepostaráme sami, nikdo to za nás dělat nebude, tím lépe pro nás. Pokud to neuděláme, tak na to všichni společně doplatíme.

Možná Vám to bude připadat jako „agitka“, ale všechny instituce se jinak chovají k zástupcům tisíce autoškol, než k zástupcům padesáti nebo sta. Takže, chceme-li, aby nám někdo pomohl, může nám pomoci pouze někdo z našeho středu, který díky i Vašemu členství bude mít dostatečně silný mandát. Nebudeme-li se sdružovat, těžko bude hlasy našich zástupců brát někdo v potaz.

Takže otázka na konec: **POMŮŽEME SI?**

Jaroslava Hlavatá, členka redakční rady

V autech umírají děti

22. listopadu 2007 – Lidové noviny

MAREK KERLES

Čeští rodiče příliš často zapomínají na autosedačky. Patří k nejhorším v EU. Česko patří mezi státy Evropské unie s nejvyšším počtem smrtelných úrazů dětí v autech. Vyplývá to z aktuální zprávy Evropské aliance pro bezpečnost dětí, hodnotící z různých pohledů prevenci proti dětské úrazovosti v zemích unie. Mnozí rodiče v České republice totiž podle expertů na rozdíl od západních států a v rozporu s předpisy nedávají děti do povinných autosedaček. Jen od letošního ledna do října zahynulo na českých silnicích v autech už 14 dětí, z toho polovina nebyla upoutána v sedačce ani připoutána. „Češi bohužel ukázněně používají zádržné dětské systémy při delších cestách třeba na hory či k moři, často ale dělají chybu v tom, že dítě nepřipoutají třeba při krátké cestě do školky,“ řekl LN Jan Tecl z Centra dopravního výzkumu v Brně.

V České republice ročně zahyne při dopravních nehodách v autě v průměru dvacet dětí, z toho polovina není v sedačce.

„Ta čísla se bohužel v posledních pěti letech příliš nemění,“ uvedl Tecl.

Také Evropská aliance pro bezpečnost dětí zařadila Česko právě v tomto ohledu na jedno z posledních míst v EU. V tabulce srovnávající počet smrtelných úrazů dětí v autech v přepočtu na sto tisíc obyvatel patří Česku čtvrtá příčka od konce. Hůře jsou na tom jen Řecko, Španělsko a Slovinsko.

Naopak v Nizozemsku, které tabulku vede, umírá v autech v porovnání s Českem jen čtvrtina dětí. Češi se však pohybují hluboko i pod průměrem starých členských států EU. I když Evropská aliance použila několik let starou statistiku, pořadí Česka v evropském žebříčku se podle odborníků i přes určitý pokrok příliš nezlepšuje.

„Nejde jen o to, že čeští rodiče děti často nedávají do sedaček nebo nepoutají. Na západě jsou řidiči, když vezou dítě, mnohem opatrnější než v Česku a stejně tak se chovají i v místech, kde se mohou děti u silnice vyskytovat,“ řekl LN Jiří Kostner, zakladatel společnosti Děťství bez úrazů.

Nižší počet smrtelných úrazů dětských pasažérů v autech souvisí podle Kostnera s účinnou prevencí, ve které jsou státy jako Nizozemsko, Finsko či Švédsko před Českem o mnoho let napřed. A to i přesto, že se situace na poli prevence i v Česku postupně zlepšuje.

V autech zbytečně umírají děti

Kostner je příznivcem i určité „šokové terapie“, známé z některých západních zemí, při níž jsou třeba televizní diváci vystaveni stylizovaným záběrům na dítě, které při nárazu proletí předním sklem auta. „Ve Francii zase například platí zákon, že uchazeč o řidičský průkaz na motorku musí měsíc pracovat v nemocnici na chirurgii, aby na vlastní oči viděl zranění po nehodách motorkářů,“ uvedl Kostner. Česko eviduje v porovnání s jinými státy naopak relativně málo smrtelných nehod dětských cyklistů. Letos takto zatím zahynuly čtyři děti. To je ale podle odborníků dáno především tím, že české děti nevyužívají kolo zdaleka tak často jako jejich vrstevníci třeba v Nizozemsku či Německu.

Smrtelné úrazy dětí na silnicích v ČR

Leden až říjen 2007: 21 dětí, z toho 14 spolujezdců v automobilech (6 nepoužilo zádržný systém)

2006: 30 dětí, z toho 14 spolujezdců (7 nepoužilo zádržný systém)

2005: 39 dětí, z toho 22 spolujezdců (užití zádržného systému neuvedeno)

2004: 24 dětí, z toho 15 spolujezdců

2003: 36 dětí, z toho 17 spolujezdců

2002: 44 dětí

Zdroj: ministerstvo vnitra

115	řidičů motocyklů
8	řidičů malých motocyklů
8	spolujezdců na motocyklech
3	řidiči mopedů

Kategorie jednostopých motorových vozidel se tak na celkovém počtu usmrčených osob při nehodách podílí 134 osobami, tj. 11,9% (tzn., že prakticky každou 9. usmrčenou osobou při nehodách v roce 2007 byl motocyklista (řidič, spolujezdec) a to je velmi tristní bilance.

V následující tabulce je přehled o počtech usmrčených osob dle věku a druhu jednostopého motorového vozidla v roce 2007 a ještě v členění na řidiče a spolujezdce. Nejvíce frekventovanou věkovou kategorií je věková skupina 25 až 34 let a 35 až 44 let.

Následky podle věku, rok 2007, stav do 24 hodin; jednostopá motorová vozidla

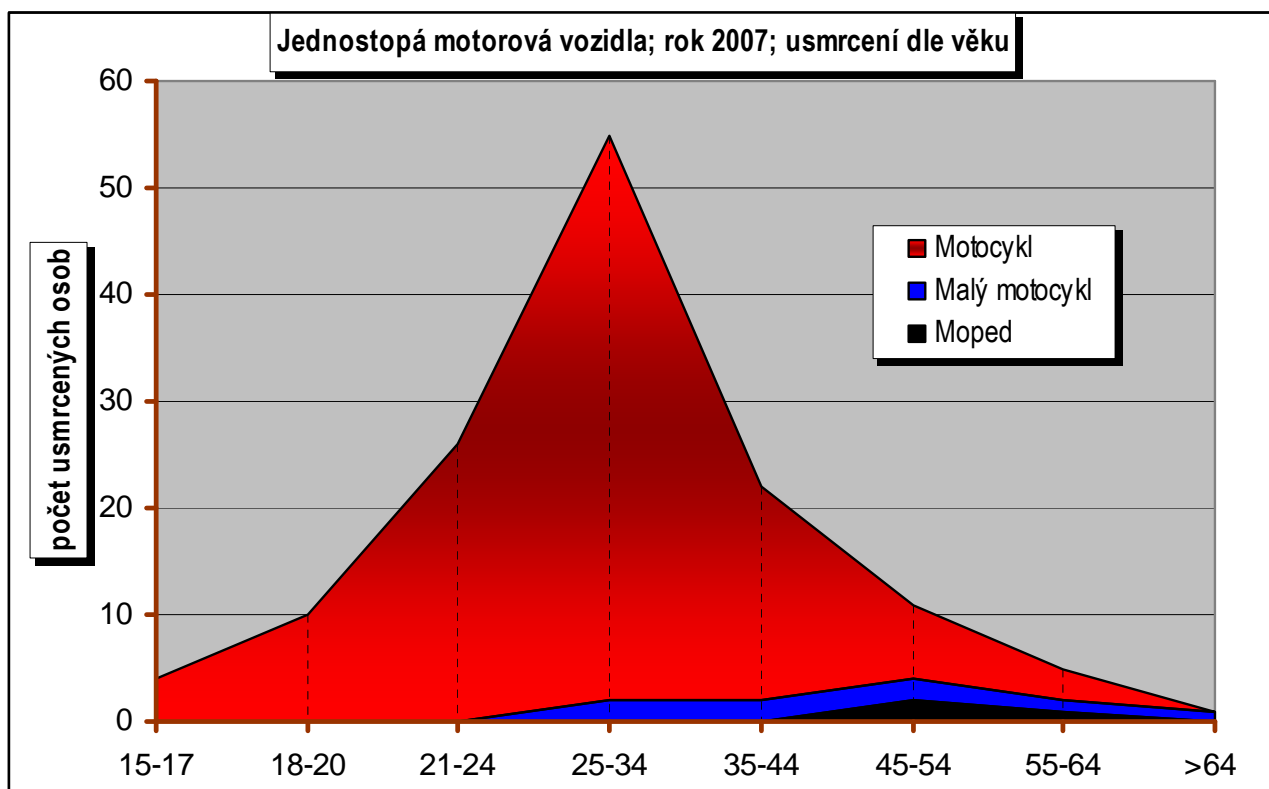
									2007	2006	
Druh vozidla	15-17	18-20	21-24	25-34	35-44	45-54	55-64	>64	suma	suma	rozdíl
<i>Moped</i>											
Usmrceno celkem						2	1		3	3	0
z toho řidičů						2	1		3	3	0
z toho spolujezdců						0	0		0	0	0
<i>Malý motocykl</i>											
Usmrceno celkem				2	2	2	1	1	8	5	3
z toho řidičů				2	2	2	1	1	8	4	4
z toho spolujezdců				0	0	0	0	0	0	1	-1
<i>Motocykl</i>											
Usmrceno celkem	4	10	26	53	20	7	3		123	99	24
z toho řidičů	3	8	24	51	19	7	3		115	91	24
z toho spolujezdců	1	2	2	2	1	0	0		8	8	0

V další tabulce je uveden přehled o počtech zaviněných nehod a počtech usmrcených osob v kategorii motocyklů s objemem válců větším jak 50 ccm, v závislosti na objemu válců motoru. Nejvíce nehod připadá na objemovou třídu 460 až 850 ccm, kde bylo také usmrceno nejvíce osob.

Objemová třída; 2007	Počet nehod	Počet usmrcených
50 až 150 ccm	292	2
160 - 450 ccm	273	11
460 - 850 ccm	949	36
0,86 - 1,25 l	553	30
nad 1,26 litru	98	4
	2	
Celkem	165	83

Řidiči motocyklů zavinili přes 88% nehod na suchém povrchu vozovky a obdobně jsou rozčleněny i následky nehod.

Řidiči motocyklů zavinili bezmála 90% nehod v denní době a na tyto nehody připadá 78% z celkového počtu obětí nehod motocyklistů. Přesto nelze nehody v noční době podceňovat, neboť např. při nehodách **v noční době** a v místech bez veřejného osvětlení **zavinili motocyklisté 111 nehod, ale zahynulo při nich 11 osob.**



V Praze dne 28. ledna 2008, Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR

Zpracoval : *pplk.ing. Josef Tesařík*, telefon: 974 834 384