

## První setkání akreditovaných školících středisek

Profesní společenství autoškol ČR zorganizovalo na den 22. ledna 2009 setkání školících středisek, kterým byla udělena akreditace. Kromě provozovatelů, lektorů, obecních a krajských úředníků, přijal pozvání také ředitel Odboru provozu silničních vozidel ministerstva dopravy Ing. Pokorný se svými spolupracovníky.

Vysoká účast školících středisek autoškol nasvědčuje tomu, že se nás nepodařilo ze školícího procesu úplně vyřadit. Tento dílčí úspěch je jasným signálem, že nás odpor některých úředníků a tlak zájmových skupin nezlomil. Proces vzniku a projednávání novely zákona nebyl vůbec lehký. Mimo jiné ho atakovalo také dlouhodobě a cíleně šířené tvrzení Jiřího Patery, že autoškoly nic neumí a že učí špatně. S tím, že jde o zlomyslný výrok, si hlavu nelámá. Jiří Patera, majitel školícího střediska HCT Most, které má monopol na odčítání bodů po absolvování jednodenního smykového kurzu, se setkání zúčastnil také. Nevyhodili jsme ho, ačkoliv jeho negativní kampaň mohla způsobit, že česká cesta přenesení evropských předpisů do našich norem povede k odtržení celoživotního vzdělávání řidičů od základní přípravy v autoškolách. Nechtěli jsme připustit vznik dalšího monopolu a nechtěli jsme, aby autoškoly ztratily svůj profesní vliv a přišly tak i o zasloužený ekonomický přínos.

Otevření školícího střediska bezpečné jízdy umožnila Jiřímu Paterovi existence šesti speciálních paragrafů (§52d až §52i) vložených do zákona č. 247/2000 Sb. K provozování tohoto typu střediska je nutný extra doklad nazvaný vyšší akreditace. Podmínky k jejímu udělení jsou sice obdobné jako u „normální“ akreditace, jenže nenápadný požadavek §17 písm. e) prováděcí vyhlášky ministerstva dopravy č. 156/2008 stanoví, že výcviková plocha musí být vybavena zařízením pro vyvolání smyku zadní nápravy vozidla při nízké rychlosti. A toto velmi drahé zařízení - smykovou desku řízenou počítačem - vlastní právě a pouze HCT Most, což na zajištění monopolního postavení bohatě stačí. Zbývá jen dodat, že vybudování střediska nebylo investicí pořízenou pouze z vlastních zdrojů, nýbrž hlavně za štědrého přispění státu, kraje i města Most.

Profesní společenství autoškol ČR předalo ministerstvu již koncem roku 2008 soubor dotazů a konkrétních situací týkajících se školících středisek. Obdrželi jsme odbyté, místy až nepublikovatelné odpovědi, které jsme ani při dobré vůli nemohli uznat jako zásadní stanovisko, o které jsme ministerstvo žádali. Pro první setkání školících středisek jsme proto vypracovali nový soubor dotazů i situací, které mohou v praxi nastat. Protože s tímto souborem byli úředníci ministerstva dopravy předem seznámeni, očekávali jsme jejich zásadní stanoviska a fundované odpovědi. Místo toho Ing. Fučík překvapivě oznámil, že na některé podobné otázky již někde někomu odpovídal a že na setkání již odpovídat nebude.

Smutné je, že přes veškerou naši snahu, je pozměňovací zákon č. 374/2007 Sb., zákonem veskrze špatným. Na úrovni krajů i obecních úřadů s rozšířenou působností, často i za přispění nejasných názorů a metodických pokynů ministerstva, dochází k vlastnímu výkladu zákona. Aplikace zákonných ustanovení se kraj od kraje liší, a to jak v procesu udělování akreditací, tak i v posuzování kvalifikací lektorů. Někteří úředníci určují další požadavky nad rámec předepsané administrativní agendy anebo z moci úřední rozhodují o placení správních poplatků v rozporu se zákonem. Zde jsou tři příklady:

a) zástupce Pardubického kraje prohlásil, že bude „sekat správní poplatky po třech tisícovkách“ za cokoliv. Tak se také děje. Správní poplatek 3000 Kč se vybírá i za změnu učebny nebo lektora, ačkoliv pro to není zákonný důvod. Aktuální znění zákona č. 634/2004 Sb. o správních poplatcích v položce 28 písm. i) jasně stanoví, že 3000 Kč se vybírá za udělení akreditace k provozování výuky a výcviku v rámci zdokonalování odborné způsobilosti řidičů pro účely profesní způsobilosti řidičů. Správní poplatek ve výši 3000 Kč se podle písm. j) vybírá ještě za udělení vyšší akreditace k provozování školení bezpečné jízdy. Žádný jiný poplatek zákon nestanoví a jiné poplatky

se tedy „sekat“ nesmí. Profesní společenství autoškol ČR má informace o tom, že ministerstvo dopravy řeší odvolací řízení právě z tohoto kraje a právě z těchto důvodů.

b) v Plzeňském kraji zase údajně udělují povolení lektorům v závislosti na dosaženém vzdělání a požadují i rozsah činnosti lektorů podle vzdělání, ačkoliv §50 pozměňovacího zákona (kromě praktické jízdy a zdravotní přípravy) další rozlišení odborností nestanoví.

c) Liberecký kraj v době, kdy se ve všech pádech skloňuje snižování administrativní zátěže a úspora materiálu, vyžaduje doložit k seznamu účastníků školení ještě individuální přihlášky řidičů, které je pro případ kontroly potřeba archivovat. Opět jde o nařízení nad rámec zákona, přičemž není vůbec jasné, co by měla kontrola kontrolovat, resp. co by mohla zjistit. Nesmyslným zásahem do práv je i nařízení o vypracovávání aktualizovaného seznamu řidičů v den školení, ačkoliv obecní úřad předem obdržel původní seznam v souladu se zákonem.

Provozovatelé školících středisek tato místní nestandardní nařízení plní, neboť úředník je kromě razítka vybaven také rozsáhlými pravomocemi, které mu umožňují udělit neposlušnému provozovateli pokutu až do 100 000 Kč za správní delikt administrativního charakteru. Sehnutí hlavy má jediný důvod. Autoškoly i školící střediska musí pracovat a do vleklých sporů a odvolacích řízení se pouští jen v krajních případech, většinou po zkrachování pokusů o vysvětlení ze strany úřadů.

Další problém se týká snahy o prolomení neslučitelnosti funkce zkušební komisaře s podnikáním v oblasti provozování autoškol, jak stanoví §33 zákona č. 247/2000 Sb. Ministerstvo dopravy, odbor provozu silničních vozidel vydalo Usměrnění činnosti pro krajské úřady k provozování výuky a výcviku v rámci zdokonalování odborné způsobilosti řidičů (značka 249/2009 – 160 – OST/1 ze dne 3.4. 2009, ref. Mgr. Bezděkovský Karel).

V dokumentu, schváleném ředitelem Odboru provozu silničních vozidel, se v bodě 4 na str. 4 uvádí – cituji:

„Dlouholetá praxe zkušební komisaře řidičů s plným oprávněním ke zkouškám (za dodržení podmínek vyloučení střetu zájmů a dalších podmínek stanovených příslušnými právními předpisy), může být uplatněna v oblasti výuky vnitrostátních a mezinárodních předpisů vztahujících se k silniční dopravě, sociálně právního prostředí se zaměřením na různé úlohy řidiče, lidi, se kterými má řidič jednat, práv a povinností řidičů při školení a přezkoušení apod. Praxi stěží uplatní například předmětu „poskytování služeb a logistiky, hospodářské prostředí a organizace trhu“.

Profesní společenství autoškol ČR má vážné pochybnosti, zda na hlavu postavený názor úředníka je vážně míněným záměrem. Jde o jasný střet zájmů, který nelze reálně vyloučit. Jsou známé případy, kdy ve školícím středisku vyučuje nejen spádový komisař, ale i úředník krajského úřadu, který rozhodoval o udělení akreditace. Že se tím vytváří korupční prostředí a že jsou porušeny podmínky rovné hospodářské soutěže, je zřejmě jedno, byť jde o zjevnou diskriminaci. Není ani jasné, jak se může zkušební komisař pouze na základě „dlouholeté praxe“ uplatnit při výuce sociálně-právního prostředí. (Uvažuji nad vážností termínu „dlouholetá praxe“, současného zkušební komisaře). Vyhláška č. 156/2008, konkrétně §7 stanoví 14 konkrétních bodů, které tvoří obsah výuky „Sociálně-právního prostředí v silniční dopravě“. Volné a ničím nepodložené úvahy, že má jít o blíže nespécifikované „různé úlohy“ řidiče nebo o „lidi“, se kterými má řidič jednat, lze označit za umělé a násilné zdůvodnění, protože s body stanovenými vyhláškou nemá toto nic společného. Zarážející je, že v Usměrnění popsané příklady uplatnění lektorů s různým vzděláním a různou praxí v různých činnostech, jsou plné úvah o tom, kdy lektor může či nemůže být přínosem pro teoretickou výuku některého z předmětů. To platí i pro oblast výuky vnitrostátních a mezinárodních předpisů vztahujících se k silniční dopravě. Zmíněná vyhláška stanoví v §3 celkem 37 bodů, které tvoří obsah výuky „Uplatnění vnitrostátních a mezinárodních předpisů v silniční dopravě“. Povinností řidičů při školení a přezkoušení a některé další body zvládne v pohodě učitel autoškoly, ostatní právník se

specializací na silniční dopravu nebo odborník z praxe s příslušným vzděláním, které koresponduje se silniční dopravou. Není jasné, jak by tuto výuku zajišťoval zkušební komisař, který s náplní většiny bodů během své praxe **nikdy nepřijde do styku**.

Za zbytečné považujeme doplňkové zkoušky k řádně získané kvalifikaci držitele profesního osvědčení, které ministerstvo charakterizuje nesprávným termínem jako plné učitelské oprávnění. Tvrzení, že učitel, který má „dlouhodobou praxi“ při výuce a výcviku řidičů skupiny C a D, je „svým způsobem omezen“ pro výuku předmětu „Pokročilé racionálního řízení a zásady bezpečné a defenzivní jízdy“, chápeme jako účelové. Nejde totiž o výuku vysokoškolských studentů, nýbrž jde o řidiče s rozdílným stupněm vzdělání a rozdílnou strukturou vědomostí.

Na druhou stranu ministerstvo připouští, že řada učitelů má bohaté zkušenosti s lektorskou činností a projevuje zájem uplatnit se ve školícím středisku. Jelikož lektorská činnost je v podstatě totéž co výuka, nerozumíme tomu, proč by měl učitel autoškoly dobrovolně dokládat zvláštní potvrzení o absolvování tzv. pedagogického minima. Také nechápeme, proč by měl z vlastní iniciativy vykonávat „vyrovnávací zkoušku“ pro výuku „profesního školení řidičů“ ve smyslu zákona č.18/2004 Sb., o uznávání odborné kvalifikace a jiné způsobilosti státních příslušníků členských států Evropské unie (zákon o uznávání kvalifikace). Podle zmíněného Usměrnění zajišťuje vyrovnávací zkoušku Univerzita Pardubice, dopravní fakulta Jana Pernera. V popsaném případě šlo o dobrovolnou zkoušku z osmi předmětů, což je o 50% větší objem, než činila „inženýrská“ státní zkouška na někdejší Vysoké škole dopravy a spojů v Žilině. Zdá se, že něco nehraje. Nemůžeme se vyjadřovat k průběhu zkoušky ani k délce přípravy, ale zarazí nás třeba už jen nadpis protokolu, že jde o vykonání „**vyrovnávací zkoušky**“. V navazující úvodní větě protokolu se ale uvádí, že jde o „**rozdílovou zkoušku**“. Jejím obsahem bylo posouzení odborných znalostí vztahujících se ke znalostem zákona č. 361/2000 Sb. a zákona č. 247/2000 Sb. Avšak zkušební komise (složená ze tří profesorů s celkem osmi tituly) tím samým protokolem potvrzuje, že bylo prokázáno splnění požadavků a podmínek odborné kvalifikace pro výuku „**profesního školení řidičů**“. Lze předpokládat, že co je nyní dobrovolné, může být zanedlouho povinné. Nebo po chvíli jiným místem zrušené anebo jednoduše neplatné. Třeba proto, že zákon č. 247/2000 Sb. žádné **profesní školení řidičů** nezná. Náš názor je, že tyto doplňující zkoušky z nějakých příčin a na samé hranici podvodu otevírají cestu pro nekvalifikované osoby, které mají zájem o lektorskou činnost. Dlouhodobě získávané vzdělávání tak nahradí protokol, který řádnou kvalifikaci degraduje

Pokud jde o otázky určené k přezkoušení řidičů v rámci vstupního školení, které vydalo ministerstvo dopravy, nelze celý problém v tomto článku jednoduše popsat. Soubory otázek jsou z větší části nepoužitelné a nutně vyžadují okamžité přepracování. V obecné kritice je lze charakterizovat jako neodborné, nevhodné, zbytečné, nejednoznačné, chybné, nesourodé a celkově odfláknuté! Přiklání-li se úředníci ministerstva k názoru Jiřího Patery, že autoškoly nic neumí, nechť vypracování otázek zadá Profesnímu společenství autoškol ČR. Za stejnou částku, kterou zaplatilo tvůrcům z CDV Brno, dokážeme sestavit mnohem kvalitnější soubor, který bude použitelný pro přezkoušení v rámci vstupního školení.

Cílem setkání bylo poukázat na různé odchylky při použití zákona č. 374/2007 Sb. Chtěli jsme ministerstvu dopravy poskytnout informační základ pro vytvoření metodického pokynu, který by svérázné a často i nezákonné chování úředníků usměrnil. Usměrnění činnosti pro krajské úřady k provozování výuky a výcviku v rámci zdokonalování odborné způsobilosti řidičů toto řeší jen částečně. Pro množství volných úvah bez ohledu na platný zákon a prováděcí vyhlášku, nemůžeme tento materiál chápat jako směrodatný. Další postup Profesního společenství autoškol ČR bude záviset na tom, zda ministerstvo naší kritiku přijme a poskytne nám formou závazných stanovisek požadovaný servis.

*Lubomír Pachman, člen VV PSA ČR*

*Kolegové,*

*přetiskujeme zde kompletní vyjádření k palčivému problému, který dosud žádná legislativní úprava nevyřešila. V této souvislosti je potřeba si uvědomit, že skutečně každodenně nosíme svoji kůži ne na trh, ale do provozu na komunikacích, jejichž průjezd po letošní zimě by si mnohdy zaslouhoval příplatek za odvahu.*



**Nejvyšší státní zastupitelství  
odbor analytický a legislativní**

660 55 Brno, Jezuitská 4

tel.: 542512111, fax: 542512110, mail: [podatelna@nsz.brn.justice.cz](mailto:podatelna@nsz.brn.justice.cz)

V Brně 17.3.2009

1 SL 707/2009 Parlament ČR  
Poslanecká sněmovna  
k rukám zástupce ředitele kanceláře předsedy Sněmovny  
pana Miloslava Číhala

**Věc: trestní odpovědnost žáka a učitele autoškoly - žádost o stanovisko**

K Vaší žádosti ze dne 11.2.2009 o podání stanoviska k trestní odpovědnosti žáka a učitele autoškoly si dovoluji sdělit toto stanovisko analytického a legislativního odboru Nejvyššího státního zastupitelství:

Předně je nutno zdůraznit, že Nejvyšší státní zastupitelství není orgánem oprávněným podávat mimo soustavu státního zastupitelství výklad zákona, zejména pokud by mělo jít o výklad závazný. Nejvyšší státní zástupce sice může vydávat stanoviska ke sjednocení zákonů a jiných právních předpisů, ale pouze pro státní zastupitelství při výkonu jejich působnosti (§ 12 odst. 2 zák. č. 283/1993 Sb., o státním zastupitelství, ve znění pozdějších předpisů). V této souvislosti je třeba uvést, že Nejvyšší státní zastupitelství nemá žádné aktuální poznatky o výkladových či aplikačních problémech při vyvozování trestní odpovědnosti žáka nebo učitele autoškoly za zaviněnou dopravní nehodu, ani bližší údaje o výskytu trestné činnosti tohoto druhu, které by postup ve smyslu § 12 odst. 2 citovaného zákona odůvodňovaly.

Stanovisko Generální prokuratury ČR ze dne 8.6.1992 sp. zn. IV Spr 306/92 v současné době již nevychází z platné právní úpravy, nicméně ač právní úprava, o níž se citované stanovisko opírá, již neplatí, principy odpovědnosti, zejména co do obsahu povinností (práv) účastníků provozu na pozemních komunikacích, přejala i současná právní úprava. V obecné rovině tedy lze v zásadě akceptovat ve stanovisku vyslovený názor o individuální trestní odpovědnosti jak žáka, tak i učitele autoškoly. Její míra je vždy závislá na konkrétní situaci a nelze ji proto dopředu předvídat a ani ji striktně limitovat teoretickým výkladem základních postulátů odpovědnosti.

Vzhledem k řečenému a v intencích stanoviska Generální prokuratury ČR (principů platných pro vyvození trestní odpovědnosti, o něž se opírá a které lze i dnes považovat za platné, přes změnu právní úpravy, jak řečeno), aniž by jej chtělo Nejvyšší státní zastupitelství jakkoli revidovat či aktualizovat (neboť k tomu nevznikla potřeba z praxe), lze v obecné rovině shrnout:

a) za tr. činy v dopravě, zaviněné žákem nebo také spoluzaviněné učitelem autoškoly v průběhu výcviku žáka autoškoly v řízení motorového vozidla, skládání zkoušky z řízení motorového vozidla, přípravy k přezkoušení z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel nebo skládání zkoušky v rámci tohoto přezkoušení, je tento žák autoškoly, jako řidič motorového vozidla a účastník provozu na pozemní komunikaci, zásadně trestně odpovědný,

b) při objasňování příčin takové dopravní nehody musí být mimo jiné vždy také zjišťováno, jaké porušení pravidel silničního provozu či porušení povinností vyplývajících z dalších předpisů upravujících provoz na pozemních komunikacích vedlo k dopravní nehodě, přičemž je třeba zohlednit specifické postavení řidiče - žáka i učitele autoškoly a v tomto smyslu posoudit samostatně míru jejich zavinění na dopravní nehodě (a tím i event. spáchání trestného činu),

c) nelze obecně vyloučit trestní odpovědnost žáka ani učitele autoškoly (event. zkušební komisaře) za čin spáchaný žákem autoškoly při řízení vozidla a následném zavinění dopravní nehody).

Nejvyšší státní zastupitelství stanovisko Generální prokuratury ČR ze dne 8.6.1992 sp. zn. IV Spr 306/92 ani obsahově nepřevzalo do žádného ze svých výkladových stanovisek vydaných na základě § 12 odst. 2 zák. č. 283/1993 Sb., o státním zastupitelství, ve znění pozdějších předpisů, především ovšem proto, jak bylo řečeno už úvodem, že se nevyskytl důvod pro řešení podobného případu tímto postupem.

S pozdravem

JUDr. František Vondruška  
v zast. ředitel odboru

\*\*\*\*\*

## **Školení řidičů - jak dál**

Ekonomická krize se začala odrážet i ve školení řidičů. Snižují se počty řidičů kamionů, ale i ostatních řidičů z povolání. Důsledkem je šetření podniků na výdajích, tedy i na školení řidičů.

Nechci tady porovnávat ceny za jiná školení jako je např. školení manažerů, pracovníků státní správy, užití výpočetní techniky, účetních a pod.

Ceny za tyto služby se pohybují od 1500,- Kč až do 5000,- Kč za osobu a den. Ceny za školení řidičů dle zákona 247/2000Sb. vychází z našich podmínek ovlivněných podmínkami v autoškolách. Řada lidí provedla cenové rozbory, ale pro nás to nejspíš nic neznamená.

Zkuste se zamyslet nad oceněním lektorů a vycházejme z jejich odměny. Běžná odměna za hodinu u zkušeného se pohybuje od 500,- Kč do 1500,- Kč na hodinu, u lékařů a právníků, které občas využíváme k přednáškám 2 až 5 tisíc na hodinu. Pokud máte lektora, který je schopen přednášet většinu z daných oblastí zdokonalování odborné způsobilosti řidičů, odpovídá cena za hodinu 1000,- až 2000,- Kč. K tomu připočtete náklady na provoz střediska a váš zisk !!!

Několik postřehů a návrhů k tomuto školení.

V lednu 2009 na semináři ke školení řidičů byla přednesena řada námětů:

Jedním z nich bylo nahlašování a počet řidičů na školení. 30 osob v kurzu je dle mého soudu optimum jak pro práci lektora, tak i pro požadavky organizací.

Nahlašování účastníků min.5 pracovních dnů před zahájením §51 (1)h) zákon taxativně nevymezuje počet nahlašovaných účastníků, ale počet osob v kurzu.

Tato nesrovnalost by se možná dala vyřešit tak, že při pravidelném školení provozovatel střediska nahlásí termín a místo školení a jmenný seznam účastníků školení nahlásí do 5 pracovních dnů ode dne školení na příslušný úřad dle sídla střediska a ten je předá do centrálního registru nebo může tím být pověřeno i školící středisko.

Lektoři školení - lektorem školení se stane ten, kdo splní podmínky zákona.

Nebylo by od věci, kdyby lektor složil zkoušku, podobně jako učitel autoškoly pro získání profesního osvědčení. Tím by odpadly dohady zda ten či onen lektor je schopen přednášet problematiku dopravy pro řidiče z povolání.

Profesní průkaz lektora ale i učitele autoškoly by platil 5 let a prodloužení by bylo vázáno na povinné doškolování ve stejném rozsahu jako u řidičů z povolání, tedy 35 hodin do konce pátého roku od data vydání, pravidelně 7 hodin ročně.

Tato opatření, popřípadě i další, by vytvořila stejné podmínky pro školící střediska a nedocházelo by k obcházení zákona tak, jak bylo na semináři v lednu 2009 prezentováno některými účastníky.

Školení řidičů „referentů“

V poslední době se řada organizací rozhodla zejména z úsporných důvodů školit své řidiče referenty svými pracovníky /bezpečnostní technik, vedoucí dopravy apod./ nebo prodloužit interval školení na více let.

K těmto změnám v mnoha případech přistoupily organizace z důvodu finančních úspor, ale i proto, že řada školitelů nebyla schopna provést školení tak, aby řidiči neodcházel s pocitem ztráty času.

Podobná situace je i u školení řidičů z povolání, kteří k řízení motorových vozidel nepotřebují průkaz profesní způsobilosti řidiče. K tomu jenom upozornění na zákon 111/94Sb., kde organizace je povinna školit řidiče a přesvědčit se o jeho znalostech. Pokud pro organizaci provádíte školení a též „přezkoušení“, tak toto přezkoušení je nad rámec školení a u řidičů dle §46 zák.247/2000Sb není obsaženo v učební osnově, tudíž je nad rámec 7 hodin u pravidelného školení.

Nezapomeňte zadávající organizaci předat seznam, dle kterých legislativních předpisů se školení provádí, obsah školení, potvrzený seznam účastníků školení a kopie dokladů dokládajících vaši odbornou způsobilost (živnost.list, akreditaci střediska, profesní průkaz apod.).

V Praze a okolí v poslední době provádějí inspektoráty bezpečnosti práce kontroly organizací a zaměřují se i na školení řidičů, a to i u organizací provozujících dopravu pro vlastní potřeby osobními vozidly pracovníků za náhradu ujetých km. U všech vyžadují výše zmiňovanou evidenci, včetně vedení evidence jízd a provozního dopravního řádu organizace.

Profesní společenství autoškol a školících středisek ČR v dohledné době bude pořádat seminář k bezpečnosti práce. Nepřehlédněte další informace k semináři, které jsou v tomto čísle Zpravodaje.

PaedDr. František Zima

Drazí kolegové,

laik se diví, odborník žasne, co jen je možné v tom našem oboru všechno uskutečnit a přitom se všichni řídíme stejným zákonem, jak úřady tak školitelé a přitom jsou takové odlišnosti.

Z úst našich zákonodárců jsem jednou slyšel, proklaté autoškoly ty školí špatně a jen samé předpisy, to řidič nepotřebuje, to řidič zná. Asi o týden později čtu tiskovou zprávu, která hodnotí jednu policejní akci, řidiči nákladních vozidel mají velké nedostatky a neznají ani základní předpisy.

V celé EU se zavádí školení řidičů nákladních vozidel dle směrnice, ale zřejmě co člověk, to jiný výklad daného textu. Čekal bych, že by některý členský stát oslovil naše zákonodárce o radu jak na to, vždyť u vás se řidiči školí již několik let .....

To co mě opravdu trápí a šokuje není to,

že školí někdo, kdo nesplňuje zákonem stanovené podmínky,  
že vznikla školící střediska, která nabízí dřívější školitelů, že je zastřeší, aby mohli dál školit,  
že jsem pořídil technické zázemí za 2 mil. a v podstatě je několik let nebudu potřebovat,  
že jeden nákladník pracuje pro 10 středisek a přitom jede do Španělska,  
že stačí mít Avii s ABS a můžu školit řidiče autobusu,  
že prováděcí vyhláška měla troch zpoždění (ale pořád nám bylo tvrzeno, že ji nepotřebujeme),  
že testové otázky měli roční zpoždění,  
že hlásím na Moravu, že budu v Čechách školit,  
že hlásím na Městský úřad to, co bude Kraj kontrolovat,  
že mám za 7 hod. oprášit to, co se přednáší 280 hod.,  
že na začátku školícího střediska je 1000 papírů a na konci procesu je jeden co se musí 5let opatrovat,  
že hodina není hodina, ale je 45 min.,  
že se můžou školit takřka bludy, ale hlavně, že je to ve třídě, na kterou máme nájemní smlouvu,  
že úředníci z města i z kraje se hrnou na pozice školitelů - no, a odmítněte je,  
že 5 dnů předem pro středisko, tzn. 8 dnů předem pro dopravce – ale řidič nemá ještě zajištěnou  
nakládku pro cestu domů, se musí hlásit účast na školení  
že každý zákon má 30 novelizací,  
že.....

to co mě opravdu trápí a šokuje je to, že na jednu stranu někteří z nás hlásají znění zákonů a kroutí hlavou nad tím, co všechno řidiči ošidí a za co všechno platí pokuty, kolik bodů mají na svém kontě za přestupky. A na druhou stranu sami nedodržují dané zákony a myslí si, jak vyžrali na všechny a na všechno

Do budoucna bych si moc přál, aby každý začal dělat svoji práci pořádně, jak ti dole tak ti nahoře, kteří by měli jít příkladem nám všem. Protože pokud by někdo udělal ve strojírenství technologický postup na výrobu výrobku ve stejné kvalitě, jako školení dle „247-ky“ a zapomněl nakreslit výkresy ve tvaru dopravních značek, (o vozíku ani nemluvě), tak by jistě neuspěl. Měl by si minimálně nechat poradit od těch, kteří mají na danou věc trochu jiný úhel pohledu a značné zkušenosti, nebo si najít jinou práci.

Co říct závěrem? Snad přijde někdo, kdo bude mít zájem o spolupráci, bude chtít propojit teorii na potřeby praxe odpovídající 21. století a hlavně, vytvoří kvalitní a vyvážený zákon pro řidiče, školitele i úřady. A to, že to jde, dokazují naši sousedé na východě.

Jsem asi moc velký optimista !!?

Ing. David Chmela

## Internetové systémy pro plánování jízd

Celosvětová síť internet přinesla velké změny do téměř všech odvětví podnikání. Vzhledem k jejímu masovému rozšíření je již mnoho let nelze považovat pouze za libůstku počítačových nadšenců. Internet je dnes využíván jako nástroj pro efektivní komunikaci a práci, jako příklady lze uvést elektronickou poštu, elektronické obchody, rezervace vstupenek či jízdenek, organizaci studia pro studenty VŠ, atd.

Komunikace přes internet je rychlá, komfortní, efektivní a přesná (aneb „co je psáno, to je dáno“) a zejména všem šetří čas. Digitální (počítačové) zpracování dat zase přináší další výhody jako přehledné výpisy, statistická vyhodnocení a obrovské kapacity pro archivaci.

Z výše uvedených důvodů se již v mnoha autoškolách těší přízní **internetové systémy pro plánování jízd**. Tyto systémy obecně fungují tak, že správce autoškoly nejdříve naplánuje jízdy jednotlivých instruktorů a vozidel. Zaregistrovaní studenti se poté samostatně přihlašují na tyto jízdy bez toho, aby autoškola musela neustále ztrácet čas osobním nebo telefonickým plánováním jejich jízd. Všem jsou pak k dispozici časové výpisy vlastních jízd.

Mezi mylné obavy ohledně internetových systémů patří názor, že studentům bude poskytnut příliš velký prostor a budou tak způsobovat zmatky v plánování. Naopak, podmínky pro přihlašování lze studentům nastavit zcela přesně podle požadavku a zavedeného systému autoškoly.

Pokud uvažujete nad zavedením takového systému do vaší autoškoly, přinášíme vám několik rad, jak vybrat systém, který maximálně uspokojí požadavky a bude efektivním nástrojem vašeho podnikání:

- **Reference:** Systém by měl být v praxi již odladěn provozováním v autoškolách, čímž je zaručeno, že v něm nenastanou neočekávané chyby.
- **Snadnost ovládání:** Nechte si předvést, jestli je ovládání pro vás jednoduché a příjemné.
- **Bezpečnostní funkce:** Kvalitní systém musí mít zabezpečení v podobě zálohování, popřípadě možnosti exportu dat do souboru pro přístup při výpadku internetu.
- **Přizpůsobení:** Princip plánování se může v jednotlivých autoškolách lehce lišit. Takovým odlišnostem se musí umět systém přizpůsobit, aby sloužil autoškolě na 100 %.
- **Profesionalita:** Nedoporučujeme tzv. „studentské“ systémy, které většinou nesplňují výše uvedené parametry a tím nepřináší potřebný efekt. Navíc v případě, že váš dodavatel odjede na rok na brigádu do Austrálie, oceníte zázemí firmy a smluvního vztahu.
- **Cena:** Rozumnou cenu za kvalitní systém vám nejspíše nabídne firma, která se na zavádění tohoto systému specializuje a může tak náklady na vývoj lépe rozpustit do výsledné ceny systému.

Přejeme vám šťastnou ruku při výběru a mnoho dobrých nápadů, jak využít ušetřený čas!

Ing. Václav Hadrava

### TIRÁŽ

[www.profiautoskoly.cz](http://www.profiautoskoly.cz)

Rok 2009

Období jaro – číslo 18

Redakce RR-redakční rada Profesního společenství autoškol ČR

Kontakt: [info@profiautoskoly.cz](mailto:info@profiautoskoly.cz)

Inzerce: PSA ČR, Vodní 36, 466 01 Jablonec nad Nisou

Tel.: 483 711 411, [info@profiautoskoly.cz](mailto:info@profiautoskoly.cz)

Registrace: MK ČR E17832