

# AUTOŠKOLSKÉ NOVINY

Odborný časopis zabývající se vzděláváním a zkoušením řidičů

Projekty Asociace Autoškol ČR:



[www.autoskolsky-ombudsman.cz](http://www.autoskolsky-ombudsman.cz)



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

**NOVÉ OTÁZKY.CZ** | Nová generace testových otázek pro žadatele o řídičské oprávnění

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

Mezinárodní spolupráce Asociace Autoškol ČR:



[www.efa-eu.com](http://www.efa-eu.com)

Spolupracujeme s partnery:



[www.platformavize0.cz](http://www.platformavize0.cz)



[www.skoda-auto.cz](http://www.skoda-auto.cz)



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



Záštita ředitele služby dopravní policie projektu START DRIVING

Vydává: Asociace autoškol ČR, z.s., 130 00 Praha 3, Čajkovského 1  
[www.asociaceautoskol.cz](http://www.asociaceautoskol.cz) | e-mail: [asociace@autoskol.cz](mailto:asociace@autoskol.cz) | telefon: 777 281 212



Nejčastěji  
objednávána výbava  
vozidla  
**STYLE**

Celkově  
poskytnutá sleva  
**908.000,- Kč**  
s DPH

**24**  
Fabií do  
autoškol

Nejčastěji  
objednávána barva  
**Oranžová  
phoenix**

Celková částka  
objednáváných vozidel  
**9.080.000,- Kč**  
s DPH

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

**březen | 2022**

**ASOCIACE  
AUTOŠKOL**



Vážení členové Asociace autoškol, vážení čtenáři,

dostává se vám do rukou nové číslo Autoškolských novin. V první řadě bychom rádi všem autoškolákům popřáli v roce 2022 pevné zdraví a věříme, že se pandemická situace v tomto roce nebude vyvíjet negativním směrem a nedojde k dalším restrikcím a výpadkům našeho podnikání jak tomu bylo v minulých dvou letech.

V tomto vydání naleznete další sadu nových testových otázek do eTestů, které ve spolupráci s MD a ostatními subjekty Asociace autoškol připravila. Jsme velmi potěšeni, jaká vlna zájmu se zvedla při uvedení první části nových otázek a to nejen v odborných kruzích, ale i u široké veřejnosti. Zároveň je to znamením, že se vydáváme správným směrem, což je velkou motivací v naší další práci.

Na dalších stránkách našeho periodika naleznete souhrn aktuálních změn a zajímavostí z oboru vzdělávání řidičů. Je nutno podotknout, že právě pozvednutí tohoto oboru je jednou z nosných priorit programové činnosti Asociace autoškol. Realizace našich projektů v minulých letech jako je například START DRIVING tomu je například START DRIVING tomu jen napovídá. Proto i nadále budeme tyto projekty podporovat a rozšiřovat do českých povědomí. Zároveň vás vyzýváme, pokud se chcete aktivně podílet na zkvalitnění celého sektoru vzdělávání řidičů, neváhejte se přihlásit za člena Asociace autoškol ČR.

Ing. Martin Aujezdský  
člen výkonné rady AAČR

## V tomto čísle Autoškolských novin najdete:

- 4 Staňte se členem AAČR
- 5 Nové složení výkonné rady AAČR
- 6 Pozvánka na seminář, termíny akcí
- 7 Vzdělávací akce pro učitele autoškola a zkušební komisaře v roce 2022
- 8 Startdriving 2022
- 10 Podpora projektu SD policie a MDČR
- 12 Nová Škoda Fabia IV do autoškol
- 14 Reportáž z Valné hromady
- 16 Vzdělávání instruktorů v zemi písku
- 18 Informační kampaně Policie ČR v evropském kontextu
- 22 Úřad pro ochranu hospodářské soutěže
- 23 Úvaha nad automatem ve výcviku
- 24 Nárazovou rychlost neokecaš
- 25 O naplňování švédské Vize0 v českých podmínkách
- 26 EFA – Evropská federace autoškol
- 27 EFA – porovnání výcviků sk. B v různých zemích EU
- 28 Změny v zákonech a vyhláškách
- 30 Vybrané novinky v silničním provozu 2022
- 32 Cookies
- 33 Zákon 365/2021 Sb. a novinky pro autoškoly
- 34 Historie autoškolství
- 36 Nové otázky do systému Etesty 2022
- 51 Učitelské kurzy AAČR



# STAŇTE SE ČLEMEM AAČR



- Přístup k online vzdělávacím programům vytvořeným AAČR

## Co pro Vás asociace dělá

- Hájí zájmy autoškol a akreditovaných školicích středisek
- Provozuje portál Autoškolský ombudsman, kde poskytuje poradenství žákům i autoškolám v nesnázích
- Zajišťuje poradenskou činnost pro všechny členy – sleduje a poskytuje nové informace v legislativě, ekonomice a trendech výuky
- Spolupracuje s MDČR na legislativních změnách
- Účastní se jednání Evropské federace autoškol
- Prosazuje rovné podmínky pro všechny autoškoly
- Prosazuje výuku v autoškolách v nejlepší kvalitě
- Připravuje studijní materiály pro žáky autoškol
- Pořádá semináře pro učitele autoškol

## Přihláška ke členství:

[https://aacr.nas-spolek.cz/clen\\_prihlaska.php](https://aacr.nas-spolek.cz/clen_prihlaska.php)

## Členství v AAČR

Asociace autoškol rozšiřuje členskou základnu.

Intenzivní práce VR AAČR v době pandemie přesvědčila dalších 20 autoškol o tom, že být členem AAČR má smysl. V letošním roce máme rekordní nárůst členské základny. Doufáme, že tento trend si udržíme nadále.

## Stále nejste členem AAČR?

Váháte? Nevíte k čemu je to dobré?

## Proč být členem AAČR

- Aktuální informace o změnách v autoškolství máte jako první
- Zvýhodněné vstupné pro členy na všechny semináře pořádané AAČR
- Některé semináře jsou pro členy AAČR zcela ZDARMA
- Možnost participace na projektu Startdriving
- Zvýšení kreditu autoškoly
- Autoškolské noviny v tištěné i online verzi
- Možnost podílet se na prosazování legislativních změn

## Asociace autoškol „v číslech 2022“

- **Počet členů AAČR 2020–2021:**  
cca **199** registrovaných členů s uhrazeným příspěvkem k 24. 8. 2021  
cca **273** registrovaných autoškol celkem
- **Počet registrovaných podporovatelů činnosti:**  
cca **30** nečlenských autoškol a celkem cca 50 registrovaných učitelů autoškol
- **Počet autoškol provozovaných členy:**  
cca **270** registrací k provozování autoškoly (na různých ORP)
- **Počet učitelů zaměstnaných u členů:**  
cca **1260** zaměstnanců u členů Asociace autoškol vykonávající práci učitele
- **Počet žáků za rok, kteří projdou výukou a výcvikem u členů:**  
cca **39 000** žadatelů o řídičské oprávnění naučí členové AAČR

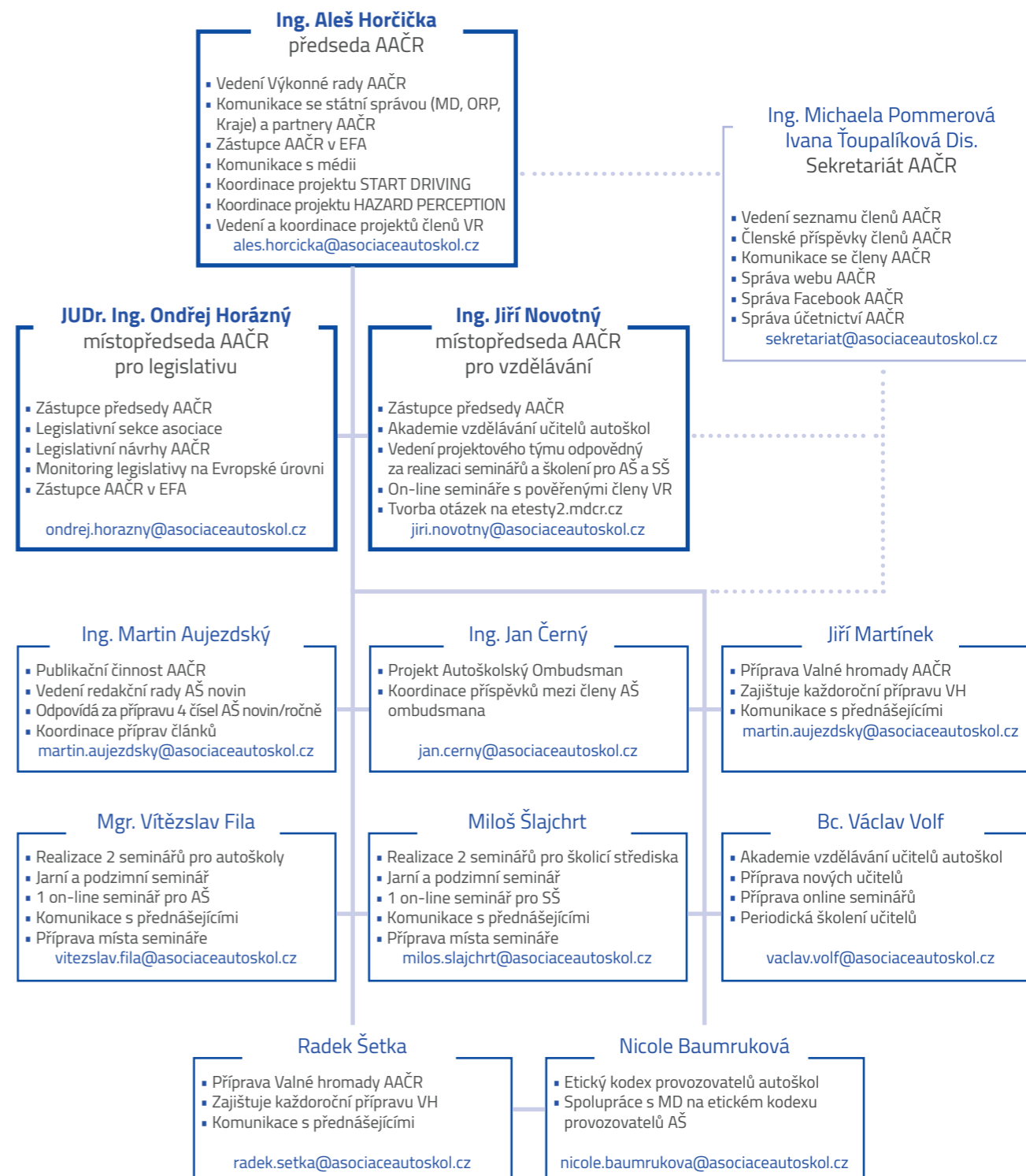
# NOVÉ SLOŽENÍ výkonné rady AAČR

Valná hromada Asociace autoškol ČR dne 28. 1. 2021 rozhodla o novém složení Výkonné rady pro období 2021–2026. Výkonná rada se nově

skládá z celkem 11 členů. Všichni členové Výkonné rady Asociace autoškol jsou majitelé a učitelé ve svých autoškolách a mají velký zájem na roz-

voji celého českého vzdělávání řidičů. Vážení členové Asociace autoškol, níže si můžete prohlédnout organizační strukturu Výkoné rady Asociace autoškol i s kontakty na jednotlivé členy včetně jejich kompetencí a úkolů. Každý člen Výkonné rady Asociace autoškol je zodpovědný za přidělené činnosti a dále se účastní všech jednání Výkonné rady AAČR.

Ing. Aleš Horčíčka



# SEMINÁŘ

Zajištění a upínání nákladů v nákladní dopravě



Seminář pořádá Asociace autoškol ČR z.s. **11. 5. 2022.**

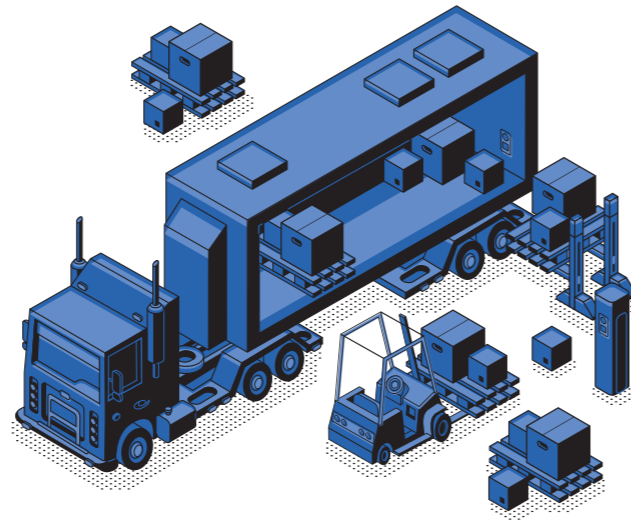
Přednášející:  
**teoretická část – Ing. Václav Zvěřina**  
**praktická část – Zástupce PČR** (KŘ služby dopravní policie střežského kraje)

Seminář se bude konat v budově Autoklubu ČR, Opletalova 1337/29, 110 00 Praha 1 – Nové Město. Při vstupu účastníků budeme dodržovat aktuální epidemiologická opatření.

Cena semináře: 700,- Kč člen AAČR / 1400,- nečlen

Srdečně zveme všechny zájemce.

Chcete-li se zúčastnit semináře, tak neváhejte a přihlaste se na [https://aacr.nas-spolek.cz/akce\\_prihlaska.php?id=121](https://aacr.nas-spolek.cz/akce_prihlaska.php?id=121)



## Důležité termíny akcí Asociace autoškol ČR na rok 2022

- 14. 2. 2022** „Secvičná projektu START DRIVING“ - Sosnová
- 19. 4. 2022** Výkonná rada Asociace autoškol - Autoklub ČR
- 11. 5. 2022** Seminář: Zajištění a upínání nákladů - Autoklub ČR
- 14. 9. 2022** Výkonná rada Asociace autoškol - Plzeň
- 23. 11. 2022** Výkonná rada Asociace autoškol - Česká Třebová
- 24. 11. 2022** Valná Hromada Asociace autoškol ČR - Česká Třebová

Chcete-li se zúčastnit některé Výkonné rady a přispět tak k chodu Asociace autoškol neváhejte a přihlaste se na [sekretariat@asociaceautoskol.cz](mailto:sekretariat@asociaceautoskol.cz)



# VZDĚLÁVACÍ AKCE

pro učitele autoškol a zkušební komisaře v roce 2022



**Vážení učitelé autoškol a zkušební komisaři,  
zveme Vás na vzdělávací akce zaměřené na zvýšení Vaší kvalifikace.**

Akce se skládají z dopoledních teoretických přednášek (Ministerstvo dopravy, Policie ČR, Asociace dopravních psychologů, ŠKODA AUTO a.s., Asociace autoškol) a z odpoledních praktických jízd na polygonu (v osobním automobilu / motocyklu).

### START DRIVING

Teoretické a praktické zvýšení kvalifikace učitelů a zkušebních komisařů skupiny „B“.

Hradec Králové	12. 5. 2022
Sosnová	26. 5. 2022
Ostrava	9. 6. 2022
Příbram	30. 6. 2022
Třinec	7. 7. 2022
Vysoké Mýto	14. 7. 2022
Jihlava	21. 7. 2022
Most	4. 8. 2022
Sosnová	1. 9. 2022
Hradec Králové	12. 9. 2022
Příbram	15. 9. 2022
Ostrava	22. 9. 2022

Registrace: [www.startdriving.cz](http://www.startdriving.cz)

### UČME SE PŘEŽÍT

Teoretické a praktické zvýšení kvalifikace učitelů a zkušebních komisařů skupiny „A“.

Hradec Králové	13. 5. 2022
Sosnová	27. 5. 2022
Ostrava	10. 6. 2022
Příbram	1. 7. 2022
Třinec	8. 7. 2022
Vysoké Mýto	15. 7. 2022
Jihlava	22. 7. 2022
Most	5. 8. 2022

Registrace: [www.ucmeseprezit.cz](http://www.ucmeseprezit.cz)

# ZDARMA



Ministerstvo dopravy

Financováno z fondu zábrany škod





# START DRIVING 2022

termíny a lokace



## MOST

AUTODROM MOST, a.s.  
[www.autodrom-most.cz](http://www.autodrom-most.cz)

Termíny: 13. 3. / 8. 4. / 6. 5. / 3. 6. / 8. 7. / 8. 8. /  
9. 9. / 7. 10. / 29. 10.

Termín pro učitele AŠ:  
4. 8. - SD Instructors



## SOSNOVÁ

Autodrom Promotion s.r.o.  
[www.autodrom.cz](http://www.autodrom.cz)

Termíny: 25. 2. / 18. 3. / 15. 4. / 20. 5. / 19. 6. /  
22. 7. / 12. 8. / 2. 9. / 14. 10. / 28. 10.

Termín pro učitele AŠ:  
26. 5. / 1. 9. - SD Instructors



## PŘÍBRAM

Polygon MAX CARS  
[www.maxcars.cz](http://www.maxcars.cz)

Termíny: 4. 3. / 8. 4. / 21. 5. / 10. 6. / 14. 7. /  
5. 8. / 16. 9. / 30. 9. / 21. 10.

Termín pro učitele AŠ:  
30. 6. / 15. 9. - SD Instructors



## HRADEC KRÁLOVÉ

Polygon Hradec Králové  
[www.s-drive.cz](http://www.s-drive.cz)

Termíny: 18. 3. / 15. 4. / 6. 5. / 10. 6. / 15. 7. / 10. 8. /  
11. 9. / 9. 10. / 27. 10.

Termín pro učitele AŠ:  
12. 5. / 12. 9. - SD Instructors



## VYSOKÉ MÝTO

AUTOKLUB KAROSA

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

Termíny: 10. 3. / 1. 4. / 20. 5. / 20. 6. / 18. 7. /  
11. 8. / 1. 9. / 22. 10.

Termín pro učitele AŠ:  
14. 7. - SD Instructors



## JIHLAVA

Polygon JIHLAVA-HOSOV  
[www.autoskolamusil.cz](http://www.autoskolamusil.cz)

Termíny: 11. 3. / 14. 4. / 13. 5. / 17. 6. / 25. 7. /  
9. 8. / 9. 9. / 7. 10.

Termín pro učitele AŠ:  
21. 7. - SD Instructors



## TŘINEC

STEEL RING TŘINEC s.r.o.  
[www.steelring.cz](http://www.steelring.cz)

Termíny: 26. 3. / 21. 4. / 6. 5. / 29. 8. / 21. 9.

Termín pro učitele AŠ:  
7. 7. - SD Instructors



## OSTRAVA

LIBROS OSTRAVA, spol. s r.o.  
[www.centrum.libros.cz](http://www.centrum.libros.cz)

Termíny: 25. 3. / 22. 4. / 5. 5. / 24. 6. / 19. 7. /  
30. 8. / 23. 9. / 21. 10.

Termín pro učitele AŠ:  
9. 6. / 22. 9. - SD Instructors



# Podpora projektu SD policie a MDČR



Ministerstvo dopravy

JID: PCR99ETRfo40718769



POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY



Pomáhat a chránit

Ředitelství služby dopravní policie

Č. j. PPR-3551-3/ČJ-2022-990440

Praha 19. ledna 2022

Počet stran: 1

Přílohy: 1/23

Asociace autoškol ČR, z.s.  
k rukám předsedy  
Ing. Aleše Horčíčky  
Čajkovského 1289/1  
130 00 PRAHA 3

## Podpora projektu vzdělávacího programu pro začínající řidiče "Start driving 2022" a souhlas s užitím loga Policie ČR

Na základě Vaší žádosti o podporu projektu vzdělávacího programu pro začínající řidiče "START DRIVING 2022", udělení záštity nad touto preventivní aktivitou zaměřenou na mladé a začínající řidiče v provozu na pozemních komunikacích, souhlas s umístěním loga Policie České republiky na webové stránky [www.startdriving.cz](http://www.startdriving.cz) a naší spolupráce na tomto projektu, Vám sděluji, že **považujeme tento projekt za přínosný**, neboť je zacílen na nejvíce potřebnou skupinu řidičů a Policie České republiky takovéto projekty, i s ohledem na snahu naplňovat vládou schválenou Strategii BESIP, doporučuje a především podporuje.

Současně Vám **udělujeme souhlas s užitím loga** Policie České republiky pro umístění na Vaše webové stránky. Užití loga podléhá schválenému **grafickému manuálu** a je **nutné dodržet pravidla** v něm stanovená. Grafický manuál Vám zasláme v příloženém souboru.

Zpracoval:  
pplk. Ing. Pavel Fiala

plk. Mgr. Bc. Jiří Zlý, MBA  
ředitel služby



MINISTR DOPRAVY

Martin Kupka

přebírá

**ZÁŠTITU**

nad vzdělávacím programem pro mladé řidiče  
**Start Driving 2022**

V Praze dne 24. ledna 2022



Martin Kupka  
ministr dopravy

V Praze dne - 3-02-2022

Č. j.: MD-2808/2022-072/1

Vážený pane předsedo,

děkuji Vám za informace o vzdělávacím projektu Start Driving 2022, který pomůže mladým řidičům zlepšovat dovednosti v silničním provozu. Rozhodl jsem se podpořit Vaši aktivitu udělením čestné záštity. Zohlednil jsem zejména její přínos pro bezpečnost dopravy.

Přeji Vám, aby se kurzy bezpečné jízdy vydařily.

S pozdravem



Ministerstvo dopravy



# Nová Škoda Fabia IV do autoškol

Dne 10. prosince 2021 proběhlo v autosalonu LAURETA AUTO v Mladé Boleslavi slavnostní předání 24 nových vozů ŠKODA FABIA provozovatelům autoškol, kteří se zapo-



jili do do projektu ŠKODA Autoškolám. ŠKODA AUTO a.s. spolupracuje s českými autoškolami dlouhodobě. Jejich program umožňuje nejen nákup

konalovací výcviky začínajících řidičů. ŠKODA Financial Services poskytuje autoškolám možnost financovat libovolný model formou operativního leasingu nebo zvýhodněného úvěru.



Díky velké iniciativě předsedy Asociace autoškol ČR Ing. Aleše Horčičky a významné podpoře ze strany ŠKODA AUTO Česká republika se

Nejčastěji  
objednávaná barva

**Oranžová phoenix**

Nejčastěji  
objednávaná  
doplňková výbava

**Kotoučové  
brzdy zadní**

administrativu spojenou s předáním vozidel. Provozovatelé autoškol, kteří měli zájem o dodání nového vozu



nových vozů za velmi výhodných podmínek, ale rovněž se zaměřuje na

Počet  
objednaných  
vozidel celkem

**24 vozů**

Nejčastěji  
objednávaný motor

**1.0MPI/  
59kW**

vzdělávání řidičů i učitelů autoškol. Podporuje například projekt Start Driving, který se soustředí na do-

s participací značkového financování ŠKODA Financial Services a autorizovaného prodejce ŠKODA, firmy LAURETA AUTO a.s., podařilo poprvé předat takto velký počet vozidel v rámci jedné společné akce.

Pro provozovatele autoškol byl za dodržení proticovidových opatření připraven vedením AAČR dopolední program sestávající z informačního bloku legislativních novinek a stručné prezentace nové fabie. Během přestávky na občerstvení a oběd zvládl prodejní tým LAURETA AUTO

tzv. „na klíč“, si převzali automobil již s druhým ovládním, reklamními polepy a se všemi potřebnými doklady, takže bylo možné s novým vozem okamžitě zahájit výuku.



Odpoledního slavnostního předání a symbolického odemykání 24 vozidel NOVÁ ŠKODA FABIA se zúčastnili zástupci ŠKODA AUTO Česká republika v čele s vedoucím prodeje Ing. Janem Píchou, dále zástupci ŠKODA Financial Services, Ministerstva dopravy, Asociace center bezpečné jízdy a agentury LHMS, která má na starost dealerský marketing. Mnoho spokojených žáků a šťastných kilometrů v nové fabii popřál provozovatelům autoškol také předseda představenstva LAURETA AUTO a.s. pan Jaroslav Jelínek, který zavzpomínal i na dobu, kdy ve druhé polovině 60. let působil jako učitel autoškol – brigádník. Po slavnostním předání a občerstvení si účastníci kromě

Nejčastěji  
objednávaná  
výbava vozidla

**STYLE**

Počet  
vozidel samostatně  
financovaných

**15 vozů**



kteří vůz NOVÁ ŠKODA FABIA oproti předchozím generacím tohoto oblíbeného modelu nabízí.

Celkově  
poskytnutá sleva

**908.000,- Kč  
s DPH**

Počet vozidel  
financovaných  
ŠKOFIN

**9 vozů**

Celková částka  
objednaných vozidel

**9.080.000,- Kč  
s DPH**

zbrusu nových fabií odváželi i soubor hodnotných dáreků od všech partnerů. V následujícím týdnu se účastnili ještě online produktového školení připraveného týmem ŠKODA AUTO Česká republika, kde se podrobně seznámili se všemi technickými a především bezpečnostními prvky,



# REPORTÁŽ z Valné hromady

Dne 25. 11. 2021 se konala Valná hromada Asociace autoškol ČR v České Třebové na místě již tradičním, tedy v sále hotelu, Na Horách.

Toto místo se nám podařilo zajistit díky podpoře bývalého člena výkonné rady, kolegy Bohumíra Nejedlého. Vzhledem k epidemiologické situaci bylo nutno dodržovat hygienická pravidla, za jejichž dodržování patří všem zúčastněným poděkování. Před vstupem do sálu byly kontrolovány potvrzení o testech, či očkování a následně se účastníci hlásili u prezence.

Jako obvykle se valná hromada stala také místem, kde se účastníci mohou setkat s výrobci a prodejci pomůcek a literatury pro autoškoly a školící střediska. Své zboží přijeli nabídnout např. p. Machačka (Systemconsult), p. Matys (Vogel media) a další např. s nabídkou autotrenažerů. Škoda Auto pak představila svou novou Škodu Fabia IV. s nabídkou pro autoškoly.

Valnou hromadu zahájil předseda Ing. Aleš Horčíčka krátkým projevem, ve kterém mimo jiné po uvítání přítomných přednesl program jednání. Navrhl, aby řízením jednání a sčítáním hlasů byl pověřen místopředseda JUDr. Ing. Ondřej Horázný, zpracováním zápisu byla pověřena Ing. Michaela Pommerová. Obojí bylo schváleno hlasy všech přítomných. Dále pak navrhl, aby ověřovateli zápisu byli Ing. Jan Černý a Ing. Martin Aujezdský – oba členové výkonné rady. I toto bylo schváleno hlasy všech přítomných členů.

Pak již následovala vystoupení jednotlivých vystupujících. Ing. Aleš Horčíčka shrnul činnost AAČR v roce 2020 a v roce 2021 a připomněl také činnost

Evropské federace autoškol (EFA) a shrnul výstupy z minulých jednání. Následujícím tématem, o kterém Aleš Horčíčka hovořil je projekt Start Driving 2022, kdy zmínil základní informace a nastínil další fungování projektu. Na to otevřel problematiku vzdělávání budoucích učitelů autoškol a stručně představil Akademii vzdělávání učitelů autoškol.

JUDr. Ing. Ondřej Horázný představil aktuální novinky ze zákona 247/2000 Sb. a 361/2000 Sb., včetně přípravy dalších změn. Zmínil také některé právní problémy při provozování



autoškol. Přítomným dále přečetl Upozornění ÚOHS související s medializací cen autoškol a upozornil na právní následky, které by mohl úřad vůči Asociaci autoškol ČR i jednotlivým členům vyvodit v případě nerespektování výtky.

Za MD ČR vystoupil se svým příspěvkem Ing. Milan Janda. Přítomné seznámil s novinkami v právních úpravách a představil plány do budoucna, které ministerstvo má v oblasti autoškolství a legislativy.

Projekt, který se zabývá tvorbou nových testových otázek, přednesl Ing. Jiří Novotný. Prezentoval již hotové otázky a předvedl také stránky, na kterých jsou nové otázky umístěny. Dále vyzval přítomné k případné spolupráci na tvorbě otázek. Následně

přítomným vyprávěl o své pracovní cestě do Kataru, kde vzdělával učitele řidičů. Z cest přivezl i velké množství postřehů i fotografií, které mnohdy vtipně okomentoval a seznámil přítomné se situací ve vzdělávání řidičů za hranicemi naší vlasti.

O projektu Autoškolského ombudsmana informoval přítomné Ing. Martin Aujezdský, který prezentoval systém jeho fungování, zhodnotil a objasnil některé další cíle projektu a stránek, na nichž Autoškolský ombudsman pracuje.

Ing. Michaela Pommerová pak přednesla zprávu o činnosti AA ČR za minulé období a uvedla některé informace z hospodaření, které jsou pro chod Asociace autoškol důležité.

Účastníci schůze poté schválili usnesení valné hromady tak, jak bylo navrženo předsedou. Závěrečnou řeč pak pronesl předseda Ing. Aleš Horčíčka, který poděkoval všem přítomným a hostům.

Nutno uvést, že na valné hromadě bylo přítomno celkem 101 účastníků. Z toho 50 členů Asociace autoškol. Hosté se dostavili v počtu 19 osob. Jednalo se o zástupce Slovenské komory autoškol, Asociace dopravních psychologů, PSA, AZK. Rád bych zde ještě jednou jménem výkonné rady poděkoval všem přítomným za to, že se akce zúčastnili a dali svou přítomností mimo jiné najevo, že jim není lhostejný stav vzdělávání řidičů v ČR a že se zajímají o dění v Asociaci autoškol.

Jiří Martinec  
člen výkonné rady AA ČR z.s.

# JÍZDA, NA KTEROU JE SPOLEH



ŠKODA  
SIMPLY CLEVER



Moderní  
vozový park



Financování i vozů  
nesloužících k výuce



Pojištění schopnosti  
splácet

Kombinovaná spotřeba a emise CO<sub>2</sub> vozů  
ŠKODA FABIA: 5,0-6,1 l/100 km, 113,5-137,8 g/km

## Zajistěte svým studentům kvalitní jízdy v bezpečném a spolehlivém voze.

Využijte nabídky pro autoškoly a obnovte svůj vozový park modely ŠKODA s možností značkového pojištění i financování. Pro více informací nás navštivte na [skoda-auto.cz](http://skoda-auto.cz). V případě individuálních požadavků neváhejte kontaktovat některého z našich autorizovaných partnerů.

[skoda-auto.cz](http://skoda-auto.cz)

ŠKODA Financial Services

Úvěr, Leasing, Pojištění, Mobilita.

Ilustrativní fotografie

ŠKODA AUTO ŠKOLÁM



# Vzdělávání instruktorů v zemi písku

CEPA je nadnárodní společnost zajišťující vzdělávací projekty ke zvýšení bezpečnosti provozu. Jedním z těchto projektů bylo zdokonalení autoškolního segmentu v Kataru. Za tímto účelem byli vybráni 3 instruktoři. Já měl to štěstí, že jsem byl jedním z nich. Ve vstupním pohovoru mi pomohla zkušenost s pořádáním kurzů právě pro učitele a tvorba výukové metodiky. Na úvod raději podotknu, že se nejednalo o výlet placený naší asociací, ale o pracovní stáž, za kterou jsem dostal

zjištění první, co vás napadne, je: „Co je tady asi budem učit...“

První dny jsme strávili zkoumáním místního dopravního prostředí a setkáváním s majitelem autoškoly, který si nás objednal. Po příjezdu do autoškoly jsme užasli zázemím. Tréninkové prostory jsou zde o velikosti několika fotbalových hřišť. Pochopitelné se to pro nás stává až po zjištění, že malá autoškola zde znamená 80 učitelů, ta větší jich má 130 a právě tyto dvě



oprávnění vlastníte, absolvujete výcvik v polovičním rozsahu. Cvičné manévry mezi kužely jsou poměrně náročné. Kužely jsou blízko sebe a trénuje se zde jak paralelní parkování, tak i kolmé zacouvání. Na tréninkové ploše si vyzkoušíte i jízdu kruhovým objezdem.

Začíná kurz. V první skupině máme 12 účastníků z 8 různých národností. Rozděluje je na polovinu. První má teorii s Mohammedem Sajidem ze spojených Emirátů a druhá jde se



odměnu a dokonce CEPA platila poplatek EFA za dodaného instruktora.

Po vstupních pohovorech a následných několika on-line setkáních s organizátory a instruktory padl termín a 8.10 jsem odletěl do Doha - hlavního města Kataru. Katar je poměrně malý emirát na středovýchodě s necelými 3 mil. obyvatel. Doha je moderní velkoměsto, kde se počet jízdních pruhů zdá být neomezený. Ve městě jezdí moderní metro, které nemá strojvedoucího a jezdí automaticky. Při tomto

si nás objednali. V Kataru je celkem 8 autoškol a ta největší má 880 instruktorů. Pro základní výcvik jsou všechna vozidla jedné značky a přesto je v nich nepatrný rozdíl. Oranžová barva a písmeno „L“ na střeše vozu značí vozidla určená k výuce. Žlutá a písmeno „T“ je vozidlo určené k závěrečné zkoušce. Ti movitější si mohou připlatit a provádět výcvik na vozidlech exkluzivních značek. Výcvik zde musí absolvovat všichni. Základní výcvik činí 15 h na tréninkové ploše a 40 h v provozu. Pokud již řidičské



se vracíme na hotel. V 17:15 slunce zapadá. Teplota však zůstává. Víkend zde trvá pouze jeden den a v arabských zemích je to pátek. Ve večerních hodinách se věnuji vyřizování emailů a prací na projektech, vytvářením scénářů k animacím apod. Spánku tedy není nazbyt. Ve čtvrtek vyrážíme na pivo, jenže muslimská země není alkoholu nakloněna, a tak si zde za



mnou a Paolem Peregem z Itálie na praktický výcvik. Přes zdánlivě sofistikovaný systém vzdělávání jsme zjistili, že instruktorům chybí základní znalosti. Počínaje od nastavení sedačky a zrcátek, přes znalosti techniky principu fungování spojky apod. Začínáme tak základními znalostmi. Couvání mezi kužely se ukázalo být přesně naučenými tahy, kdy jste po čtyřech úkonech ve „chlívku“. Praktické užití na komunikaci je však nereálné. Zde si tak říkám, jak důležité je, aby zkouška neznamenalou pouhé splnění úkonu, ale poznání, zda se vozidlo ovládá správně. Výcvik každý den ob-

sahuje jiné lekce. Po trénování krizového brzdění a ovládnutí vozidla se vrátíme do provozu. Velká část výcviku se tak skládá z vnímání a předvídání rizik. Provoz zde není moc kultivovaný a ohleduplnost na silnici se řeší spíše klaksonem. Velká část výcviku je samozřejmě zaměřena zejména na to, jak učit, a tedy zdokonalovat učitelé schopnosti lektorů.

Po závěrečném hodnocení máme den volna a vrháme se na další skupinu. Práce je to velmi náročná, jelikož začínáme ráno v 7 a ve 40 stupních celsia jsme činní do 5 odpoledne. Pak

pivo připlatíte. Jedno vás vyjde na 400 až 500 Kč, a tak vám ani moc nevadí brzká zavírací doba. Krom Doha je zde pár menších měst, jež byste napočítali na prstech jedné ruky, zbytek Kataru tvoří poušť.

Přes náročnost projektu, odloučení od rodiny a běžného života Evropana, projekt stál za to. Já jsem získal mnoho zkušeností. Výuka v angličtině obohatila nejen mé dovednosti, ale zejména pak i pochopení vnímání pravidel silničního provozu různými národnostmi.

Ing. Jiří Novotný





# Informační kampaně Policie ČR v evropském kontextu

Prevence cílená na bezpečnost a plynulost silničního provozu je dlouholetou nedílnou součástí činnosti Policie České republiky. Zdaleka není vykonávána pouze policejními preventivisty. Začíná v provozu s plněním úkolů základních výkonných článků dopravní i pořádkové policie, kde jde prevence ruku v ruce s represí. Dopravní výchova a vzdělávání všech věkových skupin účastníků silničního provozu, kterou už zajišťují primárně zmiňovaní pracovníci prevence, je však důležitou nadstavbou. Vzhledem k tomu, že je Česká republika ve velké míře transitní zemí, nelze omezovat preventivní opatření jen na tuzemskou úroveň.

## Aktivity pod hlavičkou Roadpol

Mezinárodní rozměr policejním činností, a to včetně preventivních, dává mimo jiné členství České republiky v evropské organizaci sdružující dopravní policie Roadpol. Sdílený plán aktivit umožňuje sjednocovat praxi a výkon dohledu napříč celým evropským kontinentem. Řada z realizovaných akcí pak přesahuje do preventivní roviny. Zmínit lze již dobře známý Speed Marathon, což je akce represivně-preventivní povahy cílená na dodržování rychlostních limitů. Rozsáhlejším projektem s již výraznějším osvětovým podtextem je Roadpol Safety Days.

Projekt realizovaný ve všech členských státech si klade za cíl osvětu všech účastníků silničního provozu a je primárně postavený na myš-

lenke osobní zodpovědnosti k bezpečnému dopravnímu prostoru, kterou může každý účastník provozu deklarovat prostřednictvím tzv. Slibu bezpečnosti. Znění slibu je každému zpřístupněno na webových stránkách [www.roadpolsafetydays](http://www.roadpolsafetydays).



eu nebo prostřednictvím národních kampaní. Každý rok přichází projekt také s jednotným poselstvím. V roce 2021 jím byl zvýšený dohled na tzv. Smrtící čtveřici, která představuje nejčastější a nejtragičtější příčiny a okolnosti vzniku nehod. Čtveřice příčin fatálních následků sestává z nepřiměřené rychlosti, nevěnování se řízení, jízdy bez bezpečnostního pásu a řízení pod vlivem alkoholu nebo drog. V národní kampani jsme pozornost věnovali poslednímu jmenovanému tématu. Ve spolupráci

s Platformou VIZE 0 a Autoklubem České republiky komunikovala Policie České republiky apel k účastníkům silničního provozu „Svojí nulou podpoříte nulu obětí na silnicích“. Více k této aktivitě zmiňujeme v přehledu národních témat Roadpol Safety Days v letech 2020 a 2021.

## Ambice ČR pro Roadpol Safety Days 2022

V roce nadcházejícího českého předsednictví v Radě EU se nabízí, že by právě Policie České republiky mohla navrhnout hlavní téma pro Roadpol Safety Days 2022 nebo představit své národní aktivity pro inspiraci ostatním členům. V roce 2021 jsme

s touto ambicí spustili kampaň AUTOMATICKY cílenou na jednu z nejzranitelnějších skupin účastníků provozu, na cyklisty. A to zejména ve vztahu ke zvyšování jejich pasivní bezpečnosti v případě nehody. Téměř 73% cyklistů usmrčených v roce 2020 na českých silnicích nemělo v době nehody přilbu (v roce 2021 to bylo 72,1%). Zanedbatelným problémem není zranitelnost cyklistů ani z celoevropského měřítka. Jak vyplývá z dat Evropské rady bezpečnosti dopravy zveřejněných v roce

2020, zemřelo v letech 2010–2018 na evropských silnicích 19450 cyklistů. Počty usmrčených cyklistů navíc v porovnání s motorizovanými účastníky provozu klesají osmkrát pomaleji. Z evropské úrovně pochopitelně přicházejí požadavky na zvyšování bezpečnosti udržitelných druhů dopravy jako je pěší chůze nebo právě cyklistika např. v podobě zklidňování provozu ve městech prostřednictvím vhodné infrastruktury podpořené snižováním rychlostních limitů apod. Naším záměrem proto bylo otevřít k tématu bezpečnosti cyklistů širší diskuzi.

Kampaň AUTOMATICKY je postavena na myšlence, že v životě každého z nás je velké množství činností, které den co den provádíme zcela automaticky, i velké množství

předmětů, které automaticky používáme. Stejně tak bychom měli AUTOMATICKY použít cyklistickou helmu, kdykoliv jedeme na kole. V roce 2021 jsme realizovali 3 fáze kampaně. Zahájena byla výzvou „Den s přilbou“, kterou jsme stanovili na 18. června. Vyzvali jsme veřejnost k zasílání fotografií, které zachycují, jak lidé využívají cyklistickou helmu při každodenních činnostech. Cílem výzvy bylo upoutání pozornosti k tématu i vstupní vysvětlení základního konceptu kampaně. Další krok kampaně jsme spustili v podobě video spotu s podtitulkem „Ať jsi sportáček, rocker nebo model, helmu na kolo si vezmi AUTOMATICKY“. Tentokrát jsme cílili hlavně na skupiny cyklistů, které helmu na kole nenosí z důvodu image. V třetí fázi jsme vyzvali děti a vnoučata k zakoupení cyklistic-

ké helmy pod stromeček seniorům. Senioři jsou bohužel nejpočetnější skupinou usmrčených cyklistů. Vizual s titulkem „Dej dědovi helmu, ať nenatáhne bačkory“ vyvolal velkou diskuzi. Kontroverzním příspěvkem jsme opět přitáhli k tématu pozornost a tím splnili záměr.

Kampaň je komunikována prioritně na sociálních sítích a k její propagaci jsou používány #automaticky #nosimhelmu. V kampani, kterou podpořily známé osobnosti cyklistického sportu jako Roman Kreuziger, Jozef Zimovčák či Ivan Burkert, budeme pokračovat také v tomto roce. Jednou z aktivit bude předání konceptu kampaně organizaci Roadpol. Partnery kampaně jsou Tým silniční bezpečnosti, Platforma VIZE 0 a Asociace Záchraný kruh.

## Helmu na kolo AUTOMATICKY! – ambice ČR pro Roadpol Safety Days

V životě každého z nás je velké množství činností, které den co den provádíme zcela automaticky, i velké množství předmětů, které automaticky používáme. Pojďme společně docílit toho, že stejně AUTOMATICKY nevyjedeme do provozu na jízdním kole, koloběžce či obdobném nemotorovém vozidle bez cyklistické přilby. Že už Vám bylo 18 a není to pro Vás povinné? Myslete na to, že se z každé cesty chcete AUTOMATICKY vrátit zdraví domů.





**Informační kampaně Policie ČR  
v rámci ROADPOL SAFETY DAYS**

**2021 - Alkohol a doprava  
– nesporně nebezpečná kombinace**

Každá desátá oběť dopravní nehody v České republice umírá při nehodě ovlivněné alkoholem. To je dlouhodobý výsledek, který není dobrou vizitkou pro zemi s nulovou tolerancí alkoholu u řidičů.

V České republice každoročně umí-

rají desítky lidí při dopravních nehodách, ve kterých asistoval alkohol. Za rok 2022 je evidováno 4452 nehod pod vlivem alkoholu z celkového počtu 99 332 dopravních nehod. 41 osob při těchto nehodách přišlo o život. V zemi s nulovou tolerancí alkoholu u řidičů je však jediným akceptovatelným výsledkem nula mrtvých při nehodách s alkoholem.

Státy Evropské unie dlouhodobě věnují problematice alkoholu v dopravě zvýšenou pozornost. Přesto

dle Evropské komise je v rámci EU odjeto cca 1 procento z celkového počtu ujetých kilometrů pod vlivem alkoholu ve výši 0,5 promile a více. To se pak negativně promítá do oficiálních statistik dopravních nehod, z nichž vyplývá, že alkohol v rámci EU asistuje u 14 procent všech smrtelných nehod. Nicméně Evropská komise odhaduje, že se jedná až o 25 procent. Přitom přinejmenším k 80 procentům těchto tragických případů by nemuselo dojít, pokud by řidiči byli strážliví.

**Svojí nulou podpoříte nulu obětí na silnicích.**

**VIZE NULA**  
Bez alkoholu a drog za volantem

ROADPOL SAFETY DAYS

Česká republika se nachází ve středu Evropské unie a je proto významnou tranzitní zemí. Není proto divu, že řidiči s cizí státní příslušností zavíní ročně na našem území několik tisíc nehod, při nichž několik desítek osob zemře a více než tisícovka účastníků silničního provozu je zraněna. Jednou z příčin nehodovosti cizinců je dozajista i nedostatečná znalost českých pravidel silničního provozu. Prostředkem pro komunikaci s řidiči cizinci o nejdůležitějších pravidlech silničního provozu na území České

republiky se proto v roce 2020 stal leták v několika jazykových mutacích (němčina, polština, angličtina), který byl řidičům poskytován při dopravně preventivních akcích na vybraných hraničních přechodech se všemi sousedními státy a dále při běžných dopravních kontrolách. Pro zahraniční řidiče je leták k dispozici i v elektronické verzi na webovém portálu Ministerstva zahraničních věcí České republiky, které materiály rozeslalo také příslušným zastupitelským úřadům. Pro další subjekty a na-

příklad i pro půjčovny aut je informační materiál volně stažitelný na webových stránkách [www.policie.cz](http://www.policie.cz), [www.platformavize0.cz](http://www.platformavize0.cz) a [www.autoklub.cz](http://www.autoklub.cz).



**S porušováním předpisů  
a nehodami zahraničních řidičů se  
potýká většina zemí EU**

Z dat zveřejněných Platformou VIZE 0 v tiskové zprávě k projektu zveřejněné v roce 2020 vyplývá, že s nehodami zahraničních řidičů mají své zkušenosti i v dalších členských státech Evropské unie. V Lucembursku spáchají cizinci zhruba 30 procent ze všech zaregis-

trovaných dopravních přestupků a jsou viníky téměř čtvrtiny smrtelných dopravních nehod. Ve Francii pak v příhraničních oblastech mají na svědomí až čtvrtinu dopravních deliktů, ve vnitrozemí je to 15 procent. Zatímco na deliktech spojených s překračováním maximální povolené rychlosti se v zemích galského kohouta zahraniční řidiči podílejí průměrně z jedné čtvrtiny, v době turistické sezony tento podíl vzrůstá

až na jednu polovinu. V Rakousku mají zahraniční řidiči na svědomí každý šestý spáchaný přestupek, v Nizozemsku každý desátý. Ze Švýcarska pak přišel poznatek, že tyto šoféři se na celkovém dopravním výkonu podílejí 15 procenty, na spáchaných deliktech však z celé poloviny. Evropská komise uvádí, že pravděpodobnost, že zahraniční řidič spáchá přestupek, je zhruba třikrát vyšší než u domácího řidiče.

**GRUNDLEGENDE REGELN DES STRASSENVERKEHRS IN DER TSCHECHISCHEN REPUBLIK**

ROADPOL SAFETY DAYS  
Stay alive and save lives  
[www.roadpolsafetydays.eu](http://www.roadpolsafetydays.eu)

- Reißverschluss-Regeln**  
In der Tschechischen Republik gibt es Null-Toleranz beim Fahren unter Alkoholeinfluss. Das gilt auch für Fahrradfahrer. Bei einer eventuellen Kontrolle sind Fahrer verpflichtet, die Atemkontrolle durchführen zu lassen. Bei einem positiven Ergebnis des Tests sind sie verpflichtet, sich einem Bluttest zur Feststellung der Alkoholkonzentration in ihrem Blut zu unterziehen.
- Tagesbeleuchtung von Fahrzeugen**  
Ein Kraftfahrzeug muss während der Fahrt immer das Position- und Abblendlicht oder das Tagfahrlicht eingeschaltet haben, wenn es damit ausgestattet ist.
- Sicherheitsgurte und Autokinderstühle**  
Reisende in einem Fahrzeug sind verpflichtet, Sicherheitsgurte auf allen Sitzen zu verwenden. Für jedes Kind bis 150 cm oder einem Gewicht von 36 kg müssen geeignete Autokinderstühle verwendet werden.
- Wintervorfälle**  
Vom 1. November bis 31. März müssen alle Kraftfahrzeuge und Kraftroller mit Winterreifen ausgerüstet sein, wenn sich auf der Straße eine durchgehende Schneedecke, Eis- oder Eisschicht befindet oder das zu erwarten ist.
- Nützliche Phrasen**  
Rechts/links abbiegen: Pravo/levo  
Stopp: Zastavení  
Ich verhalte mich nicht: Nechci jít  
Parkverbot: Zakaz parkování  
Auffahr-Lieferant: Zastavení  
Lieferant: Jen tímto dopravní obsluha  
Auffahr-Abfertiger: Platnost od... do...  
Achtung, Änderung der Vorfahrt: Pozor, změna přednosti v jízdě  
Straßenbahn hat Vorfahrt: Důj přednost tramvaj  
Rote/Grüne Straße: Za měřka  
Umleitung: Okružní  
Straßenarbeiten: Práce na silnici  
Einbahn: Vpravo  
Ausfahrt: Vjezd  
Unbefestigter Randstreifen: Neopavěná krajice  
Einbahnstraße: Jednosměrná ulice  
Durchfahrt verboten: Přijezd zakázan
- Alkohol im Straßenverkehr**  
In der Tschechischen Republik gibt es Null-Toleranz beim Fahren unter Alkoholeinfluss. Das gilt auch für Fahrradfahrer. Bei einer eventuellen Kontrolle sind Fahrer verpflichtet, die Atemkontrolle durchführen zu lassen. Bei einem positiven Ergebnis des Tests sind sie verpflichtet, sich einem Bluttest zur Feststellung der Alkoholkonzentration in ihrem Blut zu unterziehen.
- Reflexive Sicherheitswesten**  
Verlässt ein Kraftfahrzeugfahrer sein Fahrzeug im Notfall, außerhalb der Gemeinde, muss er eine Warnweste tragen. Das gilt nicht für Motorräder.
- Abstand zwischen Fahrzeugen**  
Der Fahrer eines Fahrzeuges, das einem anderen Fahrzeug folgt, muss einen ausreichenden Sicherheitsabstand einhalten, um eine Kollision im Falle einer plötzlichen Geschwindigkeitsreduzierung oder eines plötzlichen Anhaltens des vorausfahrenden Fahrzeuges zu vermeiden. Es wird empfohlen, einen Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug einzubehalten, der mind. 2 Sekunden Fahrt entspricht.
- Fahradhelme**  
Fahrradfahrer jünger als 18 Jahre müssen bei der Fahrt einen ordentlich besetzten Fahrradhelm tragen.
- Parken in Prag**  
In Prag gibt es ein System von Parkzonen für Bewohnern. Aktuelle Informationen finden Sie auf: [www.parkovani.cz](http://www.parkovani.cz)
- Autobahngebühren**  
Autos mit einem Gewicht von bis zu 3,5 Tonnen müssen beim Fahren auf der Autobahn einen aufklebenden Autobahnsperrstreifen haben. Dieser besteht aus zwei Teilen, ein Teil wird auf die Windschutzscheibe geklebt, den zweiten Teil muss der Fahrer für eine eventuelle Kontrolle aufbewahren. Auf beiden Teilen muss das amtliche Kennzeichen des Fahrzeuges ausgefüllt werden.

**Geschwindigkeitsbegrenzungen**  
Die Geschwindigkeitsbegrenzung für Kraftfahrzeuge mit einem Maximalegewicht bis 3,5 Tonnen und für Autobusse beträgt außerhalb der Stadt 90 km/h. Fahrzeuge mit einem Gewicht über 3,5 Tonnen dürfen maximal 80 km/h fahren. Auf Autobahnen können Kraftfahrzeuge mit einem Gewicht bis 3,5 Tonnen und Autobusse max. 130 km/h, auf Straßen für Kraftfahrzeuge max. 110 km/h fahren, sonstige max. 80 km/h. Die maximal zulässige Geschwindigkeit in der Stadt beträgt 50 km/h, auf Autobahnen in der Stadt 80 km/h.

**Wann muss bei einem Verkehrsunfall die Polizei gerufen werden?**  
Die Polizei muss gerufen werden, falls die sichtbaren Schäden an einem der beteiligten Fahrzeuge, einschließlich Transporter oder dem Wert von 100 000 CZK (ca. 4 000 EUR) überschreiten und immer dann, wenn es zur Verletzung oder dem Tod einer Person kommt oder wenn Eigentum oder eine Straße eines Dritten beschädigt wird.

**Kreisverkehr**  
Der Fahrer, der in den Kreisverkehr eintritt, gibt keinen Hinweis auf eine Änderung der Fahrtrichtung. Umgekehrt ist der Fahrer verpflichtet, beim Verlassen des Kreisverkehrs die Änderung der Fahrtrichtung anzuzeigen.

**Das Fahren in Fahrzeugen außerhalb einer Gemeinde**  
Grundsätzlich wird auf der rechten Spur gefahren. In anderen Fahrzeugen darf der Fahrer nur dann fahren, wenn es notwendig ist, zu überholen, zu umgehen, zu wenden oder abzuweichen.

**Wohn- oder Fußgängerzonen**  
In Wohn- oder Fußgängerzonen darf der Fahrer maximal mit einer Geschwindigkeit von 20 km/h fahren. Dabei muss er erhöhte Aufmerksamkeit den Fußgängern und Kindern auf der Straße schenken, welche er nicht gefährden darf. Beim Herabfahren aus einer Wohn- oder Fußgängerzone muss der Fahrer Vorfahrt geben.

**Fußgängerüberwege**  
Der Fußgänger hat an der Kreuzung Vorrang und der Fahrer muss anhalten, auch wenn der Fußgänger sich gerade erst vortastet, die Straße zu überqueren. Achtung, eine Straßenbahn hat gegenüber dem Fußgänger auch auf einem Überweg Vorrang.

**Nutzung eines Mobiltelefons**  
Der Fahrer begeht ein Verwaltungsdelikt, wenn er während der Fahrt ein Telefon oder ein anderes Sprach- oder Aufzeichnungsgespräch in der Hand hält. Es ist jedoch erlaubt, Freisprechrichtungen zu benutzen.

**158** **150** **155** **112**

**Autoklub** **Policie ČR** **v0zenula**

[www.autoklub.cz](http://www.autoklub.cz) [www.policie.cz](http://www.policie.cz) [www.v0zenula.cz](http://www.v0zenula.cz)

plk. Mgr. Zuzana Pidmanová, pplk. Mgr. Veronika Hodačová



plk. Mgr. Zuzana Pidmanová  
vedoucí oddělení prevence Policejního prezidia ČR

Prevenici kriminality se věnuje 18 let. Je spoluautorkou konceptu policejní prevence TVOJE CESTA a naplňuje jednotlivé prioritní pilíře prevence kriminality a prevence v dopravě dílčími projekty. Předsedá Výboru pro dopravní výchovu, prevenci a osvětu při Radě vlády pro BESIP a je aktivní členkou Republikového výboru pro prevenci kriminality zřízeného při MV ČR.



pplk. Mgr. Veronika Hodačová  
oddělení prevence Policejního prezidia ČR

Ve služebním poměru Policie ČR je od roku 2004. Dlouhodobě se věnuje dopravně preventivní tematice a prevenci kriminality. Vytvořila systém vzdělávání policistů a pracovníků věnujících se prevenci kriminality a prevenci v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Je autorkou základní myšlenky kampaně Automaticky a „Dne s přílbou“.

# Úřad pro ochranu hospodářské soutěže

řešil možné protisoutěžní jednání Asociace autoškol mimo správní řízení.

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže vyřešil bez zahájení správního řízení možné porušení soutěžních pravidel ze strany Asociace autoškol České republiky, z.s., která sdružuje autoškoly z celé České republiky. Asociace působí jako profesní sdružení soutěžitelů podnikajících v oblasti provozování autoškol.

Úřad vlastním šetřením zjistil indicie možného porušení zákona o ochraně hospodářské soutěže Asociací autoškol České republiky, z.s. (dále jen „Asociace“). Možným soutěžním problémem byla veřejná cenová prohlášení Asociace, která se týkala stanovování a komentování vývoje cen služeb poskytovaných autoškoly.

Veřejná cenová prohlášení učiněná ze strany profesních asociací Úřad vnímá jako potenciální narušení

hospodářské soutěže, kde se může jednat o zakázanou dohodu mezi členy sdružení. Úřad posuzoval konkrétní vyjádření zástupce Asociace, kterým oznamoval procentní nárůst cen služeb poskytovaných členy sdružení, jako možné porušení zákona. Koordinované a sladěné jednání vzájemných konkurentů na trhu negativně ovlivní nezávislé stanovování cen služeb jednotlivých členů sdružení, neboť může vést ke sjednocování cen nebo k získání informací jednotlivých soutěžitelů o plánované změně cen za služby. Toto jednání Úřad posuzuje jako sjednocování či koordinaci postupu konkurentů na trhu v cenovém parametru.

Úřad v rámci šetření vyzval Asociaci k učinění konkrétních nápravných opatření vedoucích k tomu, aby se v budoucnu neopakovala podobná veřejná prohlášení, která by mohla mít protisoutěžní charakter a porušovala zákon o ochraně hospodář-

ské soutěže. Úřad vyzval asociaci také k informování členů o tom, že předmětné jednání je zákonem zakázané a má protisoutěžní povahu. Budoucí prohlášení členů do médií mají být neadresná (objektivní), aby výsledkem nebylo porušení zákona. Asociace má dále informovat své členy, že sdělení o předpokládaném vývoji ceny je oprávněně činit samostatně každý soutěžitel v rámci zamýšlené individuální strategie, nikoli Asociace prostřednictvím vyjádření svých zástupců. Zveřejňování soutěžně „citlivých“ informací nesmí být činěno prostřednictvím sdružení konkurentů. Orgány Asociace stanovisko Úřadu projednaly a poskytly Úřadu záruky, že k soutěžně problematickému jednání již nebude napříště docházet.

S ohledem na povahu posuzovaného jednání a přijetí navržených nápravných opatření se Úřad rozhodl ve věci nezahajovat správní řízení. Tímto postupem Úřad zajistil v daném případě efektivnější dosažení účelu soutěžní politiky, kterým je ochrana a obnova soutěžních podmínek na trhu.

Tiskové oddělení ÚOHS

## Vyjádření předsedy Asociace autoškol ČR:

Asociace autoškol ČR je neziskový subjekt spojující provozovatele autoškol a školících středisek.

Naším hlavním cílem je zvyšování úrovně poskytovaných služeb v českých autoškolách a zároveň informování našich členů o všech důležitých informacích jak na české, tak zahraniční scéně věnující se vzdělávání řidičů.

Asociace autoškol nikdy nestanovo-

vala a ani nebude stanovovat žádné cenové hladiny ani cenová doporučení. Pouze dlouhodobě informujeme o vývoji českých cen za kurzy pro získání řidičského oprávnění jak s ohledem na vývoj nákladů, tak například s ohledem na COVID-19 restrikce.

Asociace autoškol zároveň informuje své členy i širokou veřejnost o cenovém srovnání jednotlivých zemí EU v rámci svého členství v EFA.



ASOCIACE  
AUTOŠKOL

# Úvaha nad automatem ve výcviku

Před dvěma lety jsem se rozhodoval, zda koupit do autoškoly vozidlo s automatickou převodovkou nebo ne? Otázek bylo hodně. A tak jsem si na ně začal odpovídat.

Všichni víme, že podle platné legislativy nelze „automat“ běžně využít k výcviku (myšleno jenom na automat) a k závěrečným zkouškám. Důvod je jednoduchý. Absolvent dostane do řidičského průkazu omezení na vozidla s automatickou převodovkou B78.

Jsmo autoškola, která působí na malých městech a poptávka po „automatu“ byla mizivá, jeden až dva dotazy za rok. A musím říci, že se zatím moc nezměnila, přímé dotazy stouply na číslo 5. A to jsme jedna z mála autoškol na okrese, která se výcvikem na vozidle s automatickou převodovkou zabývá.

Na druhou stranu je mi jasné, kterým směrem se vývoj ubírá. Vozidla s automatickou převodovkou budou určitě trendem. Otázka času je jak rychle nás to zasáhne. A protože lidi jsou pohodlní, je přirozené, že se nebudou chtít učit řídit, když to nebudou potřebovat. A proto jsem chtěl být připraven a „automat“ v autoškole mít.

Nejdříve jsem si říkal, že když nebude potřeba, bude ho manželka používat na ježdění do práce. Ale to není to, co by mě úplně naplnilo. A pak jsem se potkal s kolegou Radkem Šetkou a ten mi vnuknul myšlenku. Řekl mi, že auto s automatickou převodovkou v autoškole má. A že ho využívá v určité fázi výcviku pro všechny žadatele o skupinu B.

Tento rozhovor s Radkem byl rozhodující. Teď jenom vymyslet v jaké fázi a na jak dlouho ho do výcviku zařadit.

Ale rozhodnutí bylo jasné: „Automat objednávám“.

Výše uvedené jsem vám chtěl sdělit, proto, že každý z nás přemýšlí, zda investice do „automatu“ bude výhodná a přinese výsledky a hlavně bude mít finanční přínos.



Začal jsem pátrat v paměti a vybavovat si poznatky ze studia Pedagogické fakulty, hlavně pak z pedagogiky a psychologie. A opět jsem se vrátil k tomu, co vytvořil a co nebylo několik staletí překonáno. Ano vrátil jsem se k učitelůvi Komenskému. No a učení čehokoliv je o tom, že začínáme od toho jednoduchého a postupujeme k tomu složitějšímu. Říká se tomu odborně „Zásada postupnosti“. K tomu jsem si přidal analyticko-syntetickou metodu pro vzdělávání. To znamená rozdělit si složitější úkony na několik jednotlivých a učít se je postupně a následně je spojit. Jak postupovat bylo pro mě jasné.

„Automat“ jsem začal využívat v první a částečně i druhé etapě výcviku. Samozřejmě je vždy potřeba sledovat úroveň žáka. Není to u každého úplně stejné. To asi všichni víme. Každý žák je individuální osobnost a je třeba používat zásadu individuálního přístupu k žákům.

Především u těchto žáků nepoužívám trenažér. Z mého hlediska je zbytečný.

Nejdříve vezmu žáka na cvičiště, kde se naučí vést auto rovně, projíždět zatáčky, jezdit slalom, zajet popředu i po zadu do „garáže“ atd. Toto je většinou zvládnutelné za dvě vyučovací hodiny.

V další fázi jedeme do minimálního provozu a postupně se pouštíme i do provozu středního. Mezitím se učíme parkovat nejen popředu a pozadu, ale i do řady stojících vozidel a couvat „kamkoliv“. Většinou potřebujeme tak osm až deset vyučovacích hodin. Celkem jsme cca na dvanácti vyučovacích hodinách, to znamená téměř v polovině výcviku.

Pokud jsem přesvědčen, že žák tyto úkony zvládá, vrátím se s ním opět na cvičiště už s vozidlem s manuální převodovkou. Zde trénujeme používání spojky. Takže začínáme rozjezdy spolu se zastavením a pokračujeme samozřejmě řazením. Do toho zařazujeme slalomy popředu i pozadu, osmičky i parkování.

Žák v tuto chvíli už vozidlo umí ovládat z hlediska jízdy po silnici, v tomto případě po cvičišti. Proto už se nemusí soustředit na vedení vozidla, ale může se soustředit na rozjezd, případně řazení. No a pak se opět pouštíme do provozu.

Tento postup mi zvyšuje úspěšnost u zkoušek. Statistiky jsou nepřesné, protože zkoumaný vzorek je velmi malý. První rok používání jsem si statistiku pořádně nedělal. V roce 2021 jsem si ji udělal. A výsledek je docela zajímavý. Naše autoškola dělá něco přes 300 žadatelů ročně, z toho skupina B je něco okolo 200 žadatelů. Úspěšnost celková u praktické části byla cca 73%. Úspěšnost žadatelů podle mé nové metodiky s „automatem“ byla 95%.

Závěrem jenom dodávám, že vozidlo s automatickou převodovkou se autoškole vyplatí, i když neučíte jenom „automaty“.

Mgr. Vítězslav Fila



# Nárazovou rychlost neokecáš

Na silnicích kolem Mladé Boleslavi můžete potkat tým Výzkumu dopravní bezpečnosti (dále VDB), který do hloubky zkoumá příčiny nehod vozů ŠKODA. Podrobněji jsme jej představovali v březnu 2020. Dnes se zaměříme se na to, jak zpětně určit parametry pohybu vozidla před nárazem.

Jeden z nejčastějších (a nutno dodat, že nejjednodušších) způsobů je využití záběrů z kamer. K získání dat můžeme použít statický záznam z městských kamerových systémů, ale i dynamické záznamy autokamer z projíždějících vozidel.

Jak však postupovat v případě, že

dotyčný řidič přednost v jízdě nedal, zda mu mohl včas pomoci některý ze známých nebo vyvíjených systémů upozorněním nebo zásahem do ovládní vozidla. V případě, kdy je střet neodvratitelný, se zabývá souborem opatření, která by mohla snížit zatížení osádky (a dalších účastníků nehody) a tím i eliminovat vznik zranění.

Proto, aby mohl tým erudovaně nehodu prozkoumat, musí na místě zjistit celou řadu vstupních parametrů. Pečlivě proměří místo nehody laserovým 3D skenerem, zohlední výhledové poměry, bezdemontážními postupy ohledá havarovaná



nejdou k dispozici žádné kamerové záznamy průběhu nehody?

Tým Výzkumu dopravní bezpečnosti využívá klasických soudně-znaleckých postupů, ovšem jeho výstupy neslouží jako podklady k možnému určení viníka, ale jako zpětná vazba do technického vývoje automobilky.

Uvedme příklad. Policie ČR jako příčinu (a tím i pravděpodobného viníka nehody) určí nedání přednosti v jízdě. Tým VDB ale zajímá, proč

vozidla. Zde se nezabývá pouze rozsahem deformací, ale i takovými detaily, jako je nastavení sedaček a ovládacích prvků. Do určité míry bere v potaz i subjektivní připomínky účastníka nehody – řidiče vozidla Škoda. Naměřené hodnoty i jinými způsoby získané údaje (např. výpis diagnostiky vozidla) jsou zohledněny při vkládání vstupních údajů do programů, zabývajících se rekonstrukcí dopravních nehod (PC-Crash, VirtualCrash...) Obdobným způsobem postupují též soudní znalci, pokud



jsou k rekonstrukci dopravní nehody přibráni. V těchto softwarech lze ve 3D prostředí dopravní nehodu zrekonstruovat, podívat se detailně, co předcházelo vzniku nehodové situace a zabývat se jejím úplným odvrácením či snížením následků.

Od roku 2022 na území Evropské unie bude ve všech nově registrovaných vozech povinné zařízení pro záznam údajů o událostech při jízdě známé pod anglickým názvem Event Data Recorder (dále EDR), někdy nazývané „černá skříňka“. EDR je už nyní součástí mnoha vozů na evropských silnicích. Data jsou průběžně čtena a zapisována do tzv. kruhové paměti v řídicí jednotce airbagu a následně jsou přepsána nově přichozími. K uložení těchto dat dojde pouze při aktivaci zádržných systémů. Systém uloží data, která se do paměti dostala v posledních 5s před nárazem a minimálně 200ms po nárazu. V ideálním případě pak jednotka dokáže uložit 5s před nárazem a 5s po nárazu. EDR zaznamenávají širokou škálu datových informací o voze (VIN vozu, informace o výrobě) a průběhu nehodového děje, například čas aktivace airbagů, rychlost vozu, zpomalování vozu, polohu brzdového a plynového pedálu, které asistenční systémy byly aktivovány aj. Tyto data podléhají ochraně osobních údajů a bez speciálního softwaru není možné tato data vyčíst ani je interpretovat do srozumitelné podoby.

Výzkumníci z VDB tyto údaje vyčíst dokáží a dále je používají jako jedny z klíčových vstupních parametrů při vytváření simulace nehody v počítačovém prostředí.

Ing. Karel Mulač  
Výzkum dopravní bezpečnosti  
Škoda Auto

# O naplňování švédské VIZE 0 v českých podmínkách

s ředitelem Platformy VIZE 0 panem Martinem Laurem

**Platforma VIZE 0, jejímž členem je i Asociace autoškol ČR, zastává švédskou filozofii nula mrtvých a zraněných v důsledku dopravních nehod. Daří se vám naplňovat vizi nula mrtvých a zraněných na českých silnicích?**

Nosným tématem dnes celosvětově respektované filozofie VIZE NULA je, že není přípustné, aby byl někdo usmrčen či vážně zraněn v souvislosti se silniční dopravou. Jedinou akceptovatelnou číslicí charakterizující počet usmrčených či vážně

s řadou subjektů, jejichž role v oblasti bezpečnosti silničního provozu v České republice je nezastupitelná a které spojuje respektování zásad daných uvedenou filozofií. Kromě Asociace autoškol se jedná například o Českou asociaci pojišťoven, Policii ČR, Ministerstvo dopravy, Asociaci center pro zdokonalovací výcvik řidičů, Centrum dopravního výzkumu. Věřím, i při odhlédnutí od dopadů restrikcí v cestování, že mnoho společně realizovaných aktivit přispělo k tomu, že rok 2020 byl z hlediska počtu obětí nehod neúspěšnější od roku 1961, kdy se u nás začaly systematicky vést



zraněných je NULA. Ostatně společnost není ochotna akceptovat smrtelné úrazy např. na pracovištích, v letectví či na železnicích, proč by pak silniční doprava měla být výjimkou? Platforma VIZE 0 spolupracuje

statistiky dopravních nehod. A rok 2021 byl druhý neúspěšnější.

**Jak byste zhodnotil aktivity Platformy VIZE 0 v loňském roce?**

Loni jsme toho stihli opravdu hod-



ně. Kromě řady aktivit zaměřených na edukaci veřejnosti o dopravní bezpečnosti a vzdělávání řidičů na polygonech, ve kterých jsme podle marketingových průzkumů solidně vidět, jsme se zaměřili na navázání a rozvoj spolupráce s dalšími důležitými subjekty. Uzavřeli jsme nová partnerství, jmenovat mohu například společnosti ŠKODA AUTO, TATRA a Dräger. Se ŠKODA AUTO aktuálně rozjíždíme celorepublikový projekt zaměřený na popularizaci asistenčních systémů.

**To zní zajímavě. Co dalšího kromě popularizace asistenčních systémů plánujete letos?**

Letos chceme opět podpořit velmi úspěšný projekt zaměřený na mladé řidiče Start Driving a celkově hodně akcentovat téma bezpečnosti začínajících řidičů. Tady bych zdůraznil, že i nadále budeme společně s Asociací autoškol prosazovat změny v systému vzdělávání mladých řidičů i učitelů autoškol, například řidičák na zkoušku nebo L17. Dále se chceme zaměřit na telematiku. S tím souvisí i téma dopravního značení, kdy zkvalitněním svislého i vodorovného dopravního značení přispějeme k odstranění některých nehodových úseků. Samozřejmě budeme pokračovat v rozjetých projektech, jako jsou například MOJE VIZE NULA, Učme se přežít, Jedu s dobou, Markétina dopravní výchova nebo Na kole jen s přílbou. A v neposlední řadě snad už mohu prozradit, že společně s kapelou Čechomor spustíme dlouhodobou komunikační kampaň proti agresivnímu a bezohlednému chování na silnicích.

Mgr. Martin Laur

# EFA - Evropská federace autoškol

Dne 20. 10. 2021 se předseda Asociace autoškol ČR Ing. Aleš Horčíčka účastnil pravidelné každoroční konference Evropské federace auto-

škol ČR. Bohužel se kvůli pandemické situaci kongres konal on-line, ale i přesto byl program velmi zajímavý a přinesl spoustu zajímavých pod-

nětů pro další práci Asociace autoškol jak v mezinárodním prostředí, tak i k implementaci u nás.

Ing. Aleš Horčíčka



## EFA Virtual Delegate Meeting

Tuesday 20<sup>th</sup> October

9:45 to start 10:00 am Central European Time (CET)  
8:45 to start 9:00 am Greenwich Mean Time (GMT)  
10:45 to start 11:00 am Eastern European Time (EET)

### AGENDA

Wednesday 20<sup>th</sup> June – Online

#### Session 1

- 10:00 am **Enrique Lorca, EFA President**  
Welcomes EFA members  
Approval of the Agenda, confirmation of those entitled to vote  
Approval of the minutes of the virtual meetings held on 8th June 2021  
New EFA, New Challenges
- 10:20 am **Manuel Picardi, EFA General Secretary**  
Reporting on all aspects of EFA work - Q&A  
EFA News and next steps
- 10:45 am **Augusta Sica, CIECA General Manager**  
ETG webinars
- 11:00 am **Gianluca Di Flumeri, BrainSigns**  
In presence vs online training project update

11:15 am **Coffee Break served in your premises**

#### Session 2

- 11:30 am **John Lepine, EFA Treasurer**  
Financial administration and registration with the Belgian EFA
- 11:40 am **Frank Hoornenborg, Arno Smits and Hannie Tak, BOVAG Board (NE)**  
Presentation of new BOVAG's Board
- 12:00 pm **Robertas Litvaitis, Vairavimo mokytojų gildija (LT)**  
The Lithuanian licensing system
- 12:15 pm **Enrique Lorca, EFA President**  
Conclusion

12:30 pm **Close of meeting**

# EFA - porovnání výcviků skupiny B v různých zemích EU



<https://www.efa-eu.com/>

Asociace autoškol ČR je již od roku 2014 řádným členem EFA - Evropské federace autoškol. Členství v této prestižní evropské společnosti nám umožňuje získat velmi zajímavá data a výzkumy z různých zemí nejen z Evropské unie. Aktuálně s můžete podívat na tabulku srovnávací počty

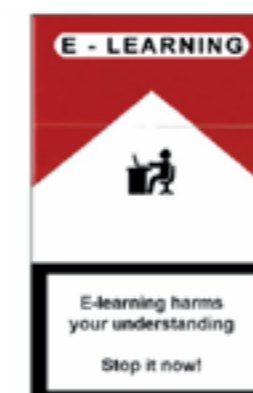
hodin teoretického a praktického výcviku v různých zemích EU.

V kontextu aktuálních změn v teoretické zkoušce je zajímavé srovnání zemí v ohledu zveřejňování testových otázek předem žadatelům či jejich nezveřejňování.

Věříme, že pro Vás bude i zajímavé srovnání úspěšnosti v první teoretické zkoušce a v první praktické zkoušce v jednotlivých zemích EU.

Ing. Aleš Horčíčka

EFA - 223, Rue de la Loi, 1040 Bruxelles (BE)   Email: info@efa-eu.eu   Website: www.efa-eu.com		ALBANIA	AUSTRIA	BELGIUM	CROAZIA	CZECH REP	DENMARK	ESTONIA	FINLAND	FRANCE	UK	GERMANY	GREECE	LITHUANIA	HUNGARY	ICELAND	ITALY	MOLDOVA	NETHERLANDS	NORWAY	PORTUGAL	SLOVAKIA	SPAIN	SWEDEN
<b>"B" DRIVING LICENCE</b>																								
<b>THEORY</b>																								
1	Compulsory theory lessons (hours)	25	32	12	30	13	29	28	4	0	0	18	20	No	28	25	0	14	0	19	28	32	0	3
2	Theory exam questions are published	Yes	No	No	No	Yes	No	No	No	No	No	Yes	Yes	No	No	No	Yes	Yes	No	No	Yes	Yes	Yes	No
3	Percentage of students who passed the theory exam at the first attempt	70	70	45	85	83	75	70.5		60	65	65	85	50.7	75		90	75	43	60	70	61.7	65	
<b>PRACTICAL</b>																								
4	Compulsory practical training (hours)	0	3	3'	35	28	24		10	20	0	12	25	30	30	17	6	2	0	19	32	12	0	3
5	Possibility to practice not in driving school	No	Yes	Yes	No	No	No	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	No	Yes	No	Yes	Yes	Yes	No	Yes	Yes	No	Yes	Yes
6	Percentage of students who passed the practical exam at the first attempt	70	70	53	75	55	65	47		58.6	26	65	86.3	34.7	50		85	15	50.3	80	65	50.2	57	



Thank you for your attention

Manuel Picardi  
EFA General Secretary



# Změny v zákonech a vyhláškách

## ZÁKON 365

ze dne 15. září 2021, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů Parlament se usnesl na tomto zákoně České republiky:

### ČÁST PRVNÍ

#### Změna zákona o silničním provozu

##### Čl. I

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění zákona č. 274/2021 Sb., se mění takto:

1. Na konci poznámky pod čarou č. 47 se na samostatný řádek doplňuje věta „Směrnice Komise (EU) 2020/612 ze dne 4. května 2020, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES o řidičských průkazech.“

2. V § 9 se za odstavec 7 vkládá nový odstavec 8, který zní:

„(8) Přepřavovaná osoba, která se může aktivně podílet na jízdě vozidla (zejména šlapáním, brzděním, negativním ovlivňováním rovnováhy vozidla a obdobným způsobem), nesmí během jízdy a bezprostředně před jejím zahájením požit alkoholický nápoj nebo užit jinou návykovou látku nebo zahájit jízdu v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, kdy by mohla být ještě pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky; pro posouzení ovlivnění přepřavované osoby dle této věty jinou návykovou látkou se použije § 5 odst. 2 písm. b) obdobně. Přepřavovaná osoba podle předchozí věty je povinna podrobit se na výzvu policisty, vojenského policisty, zaměstnavatele, ošetřujícího lékaře nebo strážníka obecní policie vyšetření podle zvláštního právního předpisu7) ke zjištění, zda není ovlivněna

alkoholem nebo jinou návykovou látkou.“

3. V § 17 se doplňuje odstavec 6, který zní: „(6) Při předjíždění cyklisty je řidič motorového vozidla povinen dodržet bezpečný boční odstup. Bezpečným bočním odstupem při předjíždění cyklisty se rozumí vzdálenost mezi nejbližšími okraji motorového vozidla, přípojného vozidla nebo nákladu a jízdního kola, přívěsného vozíku nebo cyklisty nejméně 1,5 m. V místě s nejvyšší dovolenou rychlostí nepřevyšující 30 km.h-1 je vzdálenost bezpečného bočního odstupu při předjíždění cyklisty podle věty druhé nejméně 1 m.“

4. V § 18 odst. 3 se za text „3500 kg“ vkládají slova „, vozidla základní složky integrovaného záchranného systému“.

5. V § 57 odst. 1 se na konci textu doplňují slova „, daném místě a směru, ledaže by tím mohla být ohrožena bezpečnost nebo plynulost provozu na pozemních komunikacích“.

6. V § 67 odst. 1 se slova „nebo označení vozidla lékaře konajícího návštěvní službu“ nahrazují slovy „, označení vozidla lékaře konajícího návštěvní službu nebo označení vozidla poskytovatele domácí zdravotní péče“.

7. V § 67 odst. 5 se slova „a lékaři konající návštěvní službu podle odstavce 1,“ nahrazují slovy „, lékaři konající návštěvní službu a řidiči vozidla poskytovatele domácí zdravotní péče podle odstavce 1“.

8. V § 80a odst. 1 písmeno a) zní:

„a) AM jsou zařazena

1. dvoukolová motorová vozidla s konstrukční rychlostí převyšující 25 km.h-1 a nepřevyšující 45 km.h-1, jejichž technické parametry odpovídají parametrům vozidel kategorie L1e podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování vozidel kategorie L50), 2. tříkolová motorová vozidla s konstrukční rychlostí převyšující 25 km.h-1 a nepřevyšující 45 km.h-1, jejichž technické parametry odpovídají parametrům

vozidel kategorie L2e podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování vozidel kategorie L50), a

3. čtyřkolová motorová vozidla s konstrukční rychlostí nepřevyšující 45 km.h-1, jejichž technické parametry odpovídají parametrům vozidel kategorie L6e podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování vozidel kategorie L50);“

Poznámka pod čarou č. 50 zní:

„50) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 ze dne 15. ledna 2013 o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozoru nad trhem s těmito vozidly, v platném znění.“

9. V § 80a odst. 1 písm. e) se slova „s výjimkou vozidel uvedených v písmeni a), jejichž výkon nepřevyšuje 15 kW a hmotnost v nenaloženém stavu nepřevyšuje 400 kg nebo 550 kg u ozidel určených k přepravě zboží“ nahrazují slovy „, jejichž technické parametry odpovídají parametrům vozidel kategorie L7e podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování vozidel kategorie L50), s výjimkou vozidel uvedených v písmeni a)“.

10. V § 81 odst. 1 se na konci textu písmene d) doplňují slova „a T“.

11. V § 90 odst. 2 písm. b) se slova „C, C+E, D nebo D+E“ nahrazují slovy „B+E, C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1 nebo D1+E“.

12. V § 124 odst. 13 písm. b) se slovo „nebo“ za čárkou zrušuje.

13. V § 124 odst. 13 se za písmeno b) vkládá nové písmeno c), které zní:

„c) užitím vyhrazeného jízdního pruhu v rozporu s § 14 odst. 1 nebo nesplněním povinností stanovených v § 14 odst. 2;“.

Dosavadní písmeno c) se označuje jako písmeno d).

14. V § 124 odst. 13 se doplňuje písmeno e), které zní:

„e) porušením povinnosti přepřavované osoby, která se může aktivně podílet na jízdě vozidla, během jízdy nebo bezprostředně před jejím zahájením nepožití alkoholický nápoj nebo neužití jinou návykovou látku nebo nezahájit jízdu v takové době po požití alkoho-

lického nápoje nebo užití jiné návykové látky, kdy by mohla být ještě pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky.“

15. V § 125g se dosavadní text označuje jako odstavec 1 a doplňují se odstavce 2 a 3, které znějí:

„(2) Doba, po kterou se v případě uvedeném v § 125f odst. 5 písm. b) vedlo řízení o přestupku řidiče, se nezapočítává do promlčecí doby u přestupku provozovatele vozidla.

(3) Doba, po kterou se vedlo řízení o přestupku provozovatele vozidla, v němž došlo ke zproštění odpovědnosti podle § 125f odst. 6, se nezapočítává do promlčecí doby u přestupku řidiče.“

16. V § 125h odst. 3 se číslo „15“ nahrazuje číslem „30“.

17. V příloze k zákonu č. 361/2000 Sb. se na konci doplňuje položka, která zní: „neoprávněně stání s vozidlem na parkovišti vyhrazeném pro vozidlo označené parkovacím průkazem pro osoby se zdravotním postižením nebo neoprávněně použití parkovacího průkazu pro osoby se zdravotním postižením při stání nebo při jízdě 2“.

### Čl. II

#### Přechodná ustanovení

1. Řidičské oprávnění pro skupinu vozidel AM nebo B1 udělené přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona zůstává zachováno v rozsahu, jaký mělo podle zákona č. 361/2000 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona; toto řidičské oprávnění opravňuje ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona rovněž k řízení motorových vozidel, která jsou do příslušné skupiny vozidel nově zařazena tímto zákonem.

2. Ustanovení § 125g odst. 2 a 3 zákona č. 361/2000 Sb., ve znění účinném ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona, se nepoužije na přestupky spáchané přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona.

### ČÁST DRUHÁ

#### Změna zákona o pozemních komunikacích

##### Čl. III

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění zákona č. 284/2021 Sb., se mění takto:

1. V nadpisu § 19c se doplňují slova „nebo obcí“.

2. V § 19c odst. 1 se na konci písmene b) tečka nahrazuje čárkou a doplňuje se písmeno c), které zní:

„c) na návrh obce, na jejímž území se nachází veřejně přístupná účelová komunikace, povinnost vrah odstavený na této veřejně přístupné účelové komunikaci odstranit a odstavit mimo dálnici, silnici, místní komunikaci nebo veřejně přístupnou účelovou komunikaci.“

3. V § 19c odst. 2 se slova „vlastník pozemní komunikace“ nahrazují slovy „navrhovatel podle odstavce 1“.

4. V § 19d odst. 1 se za slova „vlastník pozemní komunikace“ vkládají slova „, v případě veřejně přístupné účelové komunikace i obec, na jejímž území se daná veřejně přístupná účelová komunikace nachází;“.

5. V § 19d odst. 2 se slova „vlastník pozemní komunikace oprávněn“ nahrazují slovy „osoba, která učinila výzvu podle odstavce 1, oprávněna“.

6. V § 19d odst. 4 věť první se slova „vlastníka pozemní komunikace“ nahrazují slovy „osoby, která učinila výzvu podle odstavce 1,“.

7. V § 19d odst. 4 věť třetí se slova „vlastník pozemní komunikace, ze které bylo odstraněno, oprávněn“ nahrazují slovy „osoba, která učinila výzvu podle odstavce 1, oprávněna“.

8. V § 19d odst. 5 věť první se slova „vlastník pozemní komunikace, který“ nahrazují slovy „osoba, která je oprávněna učinit výzvu podle odstavce 1 a která“ a slovo „oprávněn“ se nahrazuje slovem „oprávněna“.

9. V § 19d odst. 5 věť druhé se slova „vlastník pozemní komunikace“ nahrazují slovy „tato osoba“ a slovo „jeho“ se nahrazuje slovem „její“.

10. V § 19d odst. 5 věť páté se slova „vlastník pozemní komunikace“ nahrazují slovy „osoba, která požádala o ohledání vozidla“ a slova „vlastníku pozemní komunikace“ se nahrazují slovy „osobě, která požádala o ohledání vozidla;“.

11. V § 19d odst. 5 věť poslední se slova „vlastníka pozemní komunikace“

nahrazují slovy „osobu, která požádala o ohledání vozidla“.

12. V § 29 odst. 1 se slova „a místní komunikace“ nahrazují slovy „, místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace“.

13. V § 42a odst. 8 písm. i) se číslo „30000“ nahrazuje číslem „100000“.

### ČÁST TŘETÍ

#### Účinnost

##### Čl. IV

Tento zákon nabývá účinnosti dnem 1. ledna 2022.

#### vyhláška 509

ze dne 16. prosince 2021, kterou se mění vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění vyhlášky č. 84/2016 Sb.

Ministerstvo dopravy stanoví podle § 137 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění zákona č. 261/2021 Sb., k provedení § 62 odst. 5 a § 67 odst. 11 tohoto zákona:

##### Čl. I

Vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění vyhlášky č. 84/2016 Sb., se mění takto:

1. V příloze č. 8 se v položce V 1a za slovo „objížďení“ vkládají slova „, předjíždění cyklisty“.

2. V příloze č. 13 se označení položky „O 5“ nahrazuje označením „O 5a“.

3. V příloze č. 13 se za položku O 5a vkládá nová položka O 5b, která zní:

„O 5b



Domácí zdravotní péče  
Označení vozidla poskytovatele domácí zdravotní péče“.

##### Čl. II

#### Účinnost

Tato vyhláška nabývá účinnosti dnem 1. ledna 2022.



# Vybrané novinky v silničním provozu v roce 2022

Od 1. 1. 2022 došlo k novelám několika zákonů, které se buďto týkají provozu na pozemních komunikacích nebo s ním nějak souvisí. Není úkolem tohoto článku ocitovat veškerá novelizovaná ustanovení, ale pouze na ně upozornit. Některé změny budou mít dopad i na provádění výuky a výcviku v autoškolách a proto je třeba jim věnovat pozornost.

## Novela zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu

Spolujezdci na „pivních kolech“ a nejen na nich

Nově je zařazen v § 9 odst. 8, který zakazuje přepravovaným osobám, které se mohou aktivně podílet na jízdě vozidla během jízdy a bezprostředně před jejím zahájením, požití alkoholický nápoj nebo užití jiné návykové látky. Za aktivní podílení se na jízdě se považuje zejména šlapání, brzdění, negativní ovlivňování rovnováhy vozidla a obdobný způsob. Dokonce se zakazuje „zahájit jízdu“ v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, kdy by přepravovaná osoba mohla být ještě pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky.

Tato novinka měla cílit proti tzv. „pivním kolům“, tedy vozidlům, kde se přepravované osoby šlapou a přitom obvykle pijí pivo. Tato vozidla dříve zdržovala provoz hlavně v centru Prahy. Problém byl mezitím dostatečně vyřešen zónovou dopravní značkou, která zakazuje vjezd do centra jízdním kolům širším nežli 1,2 metru. Touto změnou tudíž dochází pouze k dalšímu zaplevelování záko-

na zcela zbytečným ustanovením. Aktuální novinka přichází tedy „s křížkem po pohřbu“ a navíc je problematická jak na její vymáhání, tak i na vedlejší, původně nechtěné, dopady. Pokud si dobře přečteme text, dozvíme se například, že střizlivý řidič nebude smět na motocyklu vézt spolujezdce, který vypil dvě piva. Lze si představit i další absurdní výklady tohoto ustanovení.

Tyto přepravované osoby budou mít za povinnost se podrobit na výzvu vyšetření ke zjištění, zda není ovlivněna alkoholem nebo jinou návykovou látkou. Jak za prokázané ovlivnění, tak i za neuposlechnutí hrozí pokuta blokově do 2 000,- Kč nebo ve správním řízení 1 500 – 2 500,- Kč.

## Předjíždění cyklistů

Nově je, kromě dalších povinností, výslovně upravena povinnost bočního odstupu 1,5 metru ev. 1 metr při předjíždění cyklisty. Přesný text zákona zde není třeba připomínat. Je třeba upozornit na to, že předjíždění jako takové sice není v zákoně o silničním provozu definováno, ale je tam definováno v § 12 odst. 2 to, co se za předjíždění nepovažuje: „V obci na pozemní komunikaci o dvou nebo více jízdních pružích vyznačených na vozovce v jednom směru jízdy smí řidič motorového vozidla užívat k jízdě kteréhokoliv jízdního pruhu; přitom se nepovažuje za předjíždění, jedou-li vozidla v jednom z jízdních pruhů rychleji než vozidla v jiném jízdním pruhu.“

Povinnost k dodržování bočního odstupu se tedy neuplatní v případech, kdy mají cyklisti v obci nejen vyhra-

zený jízdní pruh, ale i tzv. „ochranný cyklopruh“. Ten vypadá podobně jako vyhrazený jízdní pruh, ale není označen svíslou dopravní značkou IP 20a „Vyhrazený jízdní pruh“ s vyobrazením dopravní značky C8a „Stežka pro cyklisty“. V obou případech se však jedná o jízdní pruh ve smyslu § 2 písm. t).

Při předjíždění cyklistů je dále třeba nezapomenout na povinnost dát znamení o změně směru jízdy, a to i tehdy, kdyby řidič neměnil směr jízdy. S touto změnou souvisí i možnost předjíždět cyklistu tam, kde je na vozovce podélná čára souvislá V1a a přitom lze tuto čáru při předjíždění cyklisty přejíždět.

## Jízda cyklistů

Nově je upravena jízda cyklistů v § 57 tak, že „Je-li zřízen jízdní pruh pro cyklisty, vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty, stežka pro cyklisty nebo je-li na křižovatce s řízeným provozem zřízen pruh pro cyklisty a vymezený prostor pro cyklisty, je cyklista povinen jich užit v daném místě a směru, ledaže by tím mohla být ohrožena bezpečnost nebo plynulost provozu na pozemních komunikacích.“

Toto ustanovení je jednak nesrozumitelné a je velmi vágní. Není jasné čím nebo kým a jak má být bezpečnost či plynulost ohrožena. Není navíc stanoveno, kdo a na základě jakých kritérií má oprávnění „rozhodnout“ o tom, že k takovému ohrožení může dojít a jízdní pruh či stežku nepoužít.

## Rychlost jízdy

Nově se v § 18 odst. 3, kromě vozidel s nejvyšší přípustnou hmotností do 3 500 kg a autobusu, umožňuje jet rychlostí tam stanovenou i vozidlům „základní složky integrovaného záchranného systému“. Toto ustanovení má pomoci k rychlejšímu návratu takových vozidel na základnu. Alespoň tak byl odůvodněn návrh tohoto ustanovení. Potíž je v tom, že tato

vozidla nejsou jednoznačně definována a není postaveno najisto, co si pod tímto pojmem má řidič představit. Musí mít např. takové vozidlo instalováno modré nebo modré a červené výstražné světlo, byť při jízdě podle tohoto ustanovení nezapnuté? Na rozdíl od povinností řidičů daných v § 41 při překračování rychlosti jinak stanovené v § 18 odst. 3 zde není stanovena povinnost „dbát potřebné opatrnosti“. Navíc je otázkou, jaké množství zásahů, odkud se vozidla vrací, se odehrává mimo obec, a jak moc pomůže mimo dálnici jet rychlostí 90 km/h namísto 80 km/h...

## Změna definic skupin řidičského oprávnění

V souladu se změnou směrnice Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 ze dne 15. ledna 2013 o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozoru nad trhem s těmito vozidly se v § 80a mění definice u skupin AM a B1. U skupiny AM je mimo jiné zařazena dolní hranice konstrukční rychlosti na 25 km/h. Tato změna se zatím neprotáhla do přílohy 2 zákona č. 247/2000 Sb.

## Řidičské oprávnění na traktory

Nově může každý řidič s oprávněním na skupinu C řídit vozidla, která spadají do skupiny T, tedy traktory. K oprávnění řídit traktor není třeba si měnit řidičský průkaz. Toto právo je dáno zákonem. Při příští výměně řidičského průkazu tam bude skupina T každému držiteli skupiny C zapsána. Pro ty z nás, kteří vyučují skupinu T, to bude nepochybně znamenat snížení počtu žadatelů. Tomuto tématu je věnován širší rozbor v jednom z dalších článků tohoto vydání Autoškolských novin.

## Pokuta za jízdu ve vyhrazeném jízdním pruhu

Obecní policie dostala nově pravomoc projednávat příkazem na místě

přestupek spočívající v užití vyhrazeného jízdního pruhu v rozporu s § 14 odst. 1 nebo nesplněním povinností stanovených v § 14 odst. 2. Působnost obecní policie pokud jde o možnost uložit pokutu příkazem na místě je dána v § 124 odst. 13 zákona o silničním provozu.

## Promlčecí doba u přestupku provozovatele a další změna

Prodlužuje se doba na zaplacení tzv. „určené částky“ u přestupků zjištěných automatickými prostředky, používanými bez obsluhy a přestupky neoprávněného zastavení a stání z 15 na 30 dní (§ 125h odst. 3). Dále se mění běh promlčecí doby u přestupku provozovatele tak, že se do promlčecí doby nezapočítává doba,



po kterou se vedlo řízení o přestupku řidiče. V podrobnostech doporučuji prostudovat § 125f a násl. „Přestupek provozovatele vozidla“.

## Bodové hodnocení

Nově se do přílohy zákona o silničním provozu za 2 body zařazuje: „neoprávněné stání s vozidlem na parkovišti vyhrazeném pro vozidlo označené parkovacím průkazem pro osoby se zdravotním postižením nebo neoprávněné použití parkovacího průkazu pro osoby se zdravotním postižením při stání nebo při jízdě“.

## Nedoplatky pokut a odebrání tabulky SPZ

Novelou dostala Policie ČR právo při kontrole motorového vozidla požadovat po řidiči tohoto vozidla

uhrazení jeho nedoplatku nebo nedoplatku provozovatele tohoto vozidla na pokutě za přestupek podle zákona o silničním provozu, zákona o pozemních komunikacích nebo zákona o silniční dopravě, umožní-li mu uhrazení nedoplatku na místě kontroly motorového vozidla v hotovosti a bezhotovostním převodem, k němuž je dán platební příkaz prostřednictvím platební karty. Pokud není nedoplatek pokuty uhrazen na místě, přikáže policista řidiči jízdu na nejbližší vhodné místo z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích a buďto zadrží tabulky státní poznávací značky (dále jen „registrační značka“) motorového vozidla; pokud je řidič motorového vozidla odmítne na výzvu policisty vydat, tabulky registrační značky odejme, nebo zabráni motorovému vozidlu v jízdě použitím technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla.

Obdobná oprávnění má i Celní správa a Obecní policie. Liší se jen v některých detailech. Podrobnosti jsou uvedeny v zákonech č. 273/2008 Sb., o Policii ČR, č. 553/1991 Sb., o obecní policii, č. 17/2012 Sb., o celní správě ve znění od 1. 1. 2022.

## Pokuta za odmítnutí vážení

V zákonu č. 13/1997 Sb. se od 1. 1. 2022 zvyšuje pokuta příkazem na místě pro řidiče, kteří odmítnou se svým vozidlem podstoupit vážení. Dříve byla horní hranice 30 000,- Kč, nyní se zvyšuje na 100 000,- Kč. Důvodem změny byla skutečnost, že se některým dopravcům vyplatilo přetěžovat vozidla. Za 1 tunu přetížení se platí pokuta 9 000,- Kč. Při přetížení 4 tuny se tedy dopravci vyplatilo vybavit řidiče hotovostí 30 000,- Kč. Ten pak odmítl vážení a bez odporu zaplatil i nejvyšší možnou pokutu. Ve správním řízení za takový přestupek lze uložit pokutu až 500 000,- Kč.

JUDr. Ing. Ondřej Horázný  
místopředseda AAČR

# Cookies

V září 2021 byla schválena novela zákona o elektronických komunikacích, která s platností od 1. ledna 2022 přináší povinnost pro provozovatele webů ukládat cookies pouze s aktivním souhlasem návštěvníků. Co to znamená v praxi?

## Co jsou cookies?

Pomocí cookies je možné vyhodnocovat chování návštěvníků vašeho webu. Tyto šikovné malé textové soubory se ukládají do prohlížeče uživatele během toho, co prochází různé webové stránky. I tu vaši. Vy jako provozovatel webu pak díky cookies můžete sbírat důležitá data, která vám o návštěvnících vašeho webu mnohé prozradí.

## Typy cookies

Pro lepší orientaci v nařízeních a úpravách, které se cookies týkají, je dobré vědět, že existuje hned několik typů cookies: funkční, marketingové, analytické a preferenční.

## Funkční cookies

Základní cookies, tedy funkční cookies, mají na starost základní funkce vašeho webu (například uložení zboží v košíku na e-shopu, zapamatování naposledy přečteného článku atd.). Jsou nezbytné pro správné fungování webové stránky, proto o nich návštěvníka vašeho webu stačí i po 1. 1. 2022 jen informovat.

## Marketingové cookies

Marketingové cookies se využívají k lepšímu cílení reklam (například remarketing, tedy zpětné oslovení uživatele, který už na vašem webu byl, na jiném kanálu prostřednictvím placené reklamy) a k jejich personalizaci. Abyste mohli tento typ cookies daného uživatele použít, musíte k tomu od 1. 1. 2022 mít nově jeho aktivní souhlas.

## Analytické a preferenční cookies

Změna od 1. ledna 2022 se bude

týkat také analytických a preferenčních cookies. Analytické cookies vám umožňují sledovat návštěvy vašich webových stránek a aplikací a také to, kolik uživatelů kliklo na odkaz na vašem webu či využilo některou z jeho funkcí. Typicky jde o statistiky návštěvnosti jako Google Analytics. Preferenční cookies zase umožňují, aby si váš web zapamatoval preference daného uživatele a mohl se mu přizpůsobit. Zajistí se tak pohodlné používání vašeho webu, který si pamatuje nastavení jazyka, měny a dalších preferencí uživatelů. Pro shromažďování těchto dvou typů cookies budete od 1. ledna 2022 nově také potřebovat aktivní souhlas uživatele.

Od 1. ledna 2022 ale budete potřebovat výslovný a informovaný souhlas uživatele k tomu, abyste cookies mohli shromažďovat. Po příchodu na web by měl být uživatel dotázán, co přesně o něm může být shromažďováno. Následně musí mít možnost si aktivně vybrat, jaké informace vám prostřednictvím cookies o své aktivitě na vašem webu poskytne. Pokud si nevybere nic, bude možné shromažďovat jen funkční cookies, tedy cookies nezbytné k tomu, aby se zajistily technické funkce webové stránky.

## Jak zařídit, abyste měli od 1. ledna 2022 vše v pořádku?

Musíte především získat aktivní souhlas uživatele se shromažďováním cookies pomocí cookie lišty a řídit se několika jednoduchými pravidly. Netlačte na uživatele, snažte se o skutečně aktivní souhlas. Souhlas uživatele se shromažďováním cookies nesmí být podmínkou, aby na web mohl vůbec vstoupit. Správnou cestou není ani časté a agresivní vyskakování okna, kde o souhlas opakovaně žádáte či umístění lišty tak, aby uživateli překážela při procházení webu (říká se tomu cookie wall, kdy se obsah webu neprůhledně zakryje vyskakovacím oknem). Naopak uživateli poskytněte možnost,

aby jednoduchým způsobem mohl lištu odstranit, aniž by souhlas udělal (například kliknutím na křížek pro zavření). V takovém případě se pak budou sbírat pouze funkční cookies.

Pokud dáte návštěvníkovi možnost, aby si pomocí zaškrtnutí checkboxů jednoduše vybral, jaké typy cookies o něm můžete shromažďovat, nesmí být podle principu opt-in checkboxy předzaškrtnuté. Při nabídce „přijmout všechny“ také myslíte na to, že uživateli v tomto případě musíte nabídnout také možnost „odmítnout všechny“. Je nutné také sepsat dokument, který bude uživateli poskytovat informace o tom, jak cookies zpracováváte. Odkaz na tento dokument by se měl nacházet přímo v cookie liště. Mělo by v něm být uvedeno:

1. kdo jste, 2. s jakými typy cookies pracujete a za jakým účelem, 3. jaké nástroje k tomu používáte, 4. jaká jsou práva návštěvníků webu a jak mohou udělený souhlas odvolat.

## Co se stane, když uživatel neudělí souhlas k použití cookies?

Pokud vám návštěvník vašeho webu neposkytne souhlas k shromažďování analytických cookies, ztratíte data o návštěvnosti a nebudete moci v Google Analytics tvořit statistiky, například kolik návštěvníků přišlo k vám na web, odkud přišli nebo kolik lidí využilo některou z jeho funkcí a další. Nesouhlas uživatele se shromažďováním preferenčních cookies bude mít za následek, že vaše webové stránky nebudou schopné si uživatele zapamatovat a přizpůsobit se mu.

V případě neposkytnutí souhlasu s marketingovými cookies nebudete mít možnost uživatele zpětně oslovit pomocí remarketingu, měřit konverze či personalizovat obsah vašich reklam.

Ing. Martin Aujezdský

Zdroj: <https://www.pruvodcepodnikanim.cz/clanek/novela-zakona-cookie-lista-2022/>

# Zákon č. 365/2021 Sb. a novinky pro autoškoly

Dne 8. října 2021 vyšel zákon č. 365/2021 Sb., kterým se novelizuje zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu. Přestože se nejedná o novelu zákona č. 247/2000 Sb., „o autoškolách“, nás, provozovatelů autoškol a našich žáků, ba i absolventů se významně dotkne.

## Automatická převodovka pro výcvik a zkoušku skupiny B+E.

V rámci legislativního procesu se ministerstvu dopravy nepodařilo převést do českého práva směrnici 2020/612/EU ze dne 4. května 2020. Tato směrnice měla být převedena do 1. listopadu 2020. Předmětem směrnice je jednak udělování řídičského oprávnění i na skupinu B+E bez omezení, když je výcvik s automatickou převodovkou a držitel dělal skupinu B s manuální převodovkou a změna kubatury skupiny A2. S ohledem na množství neprojednaných zákonů tato věc zůstala viset někde ve vzduchoprázdnu v Poslanecké sněmovně.

Při projednávání tohoto zákona začalo být zřejmé, že Senát návrh vrátí zpět do Poslanecké sněmovny. Nám se podařilo vyjednat s panem senátorem Kortyšem zařazení alespoň jednoho z bodů – možnost automatické převodovky na B+E. To se podařilo a bylo to v Senátu schváleno.

Text v zákoně zní: „11. V § 90 odst. 2 písm. b) se slova „C, C+E, D nebo D+E“ nahrazují slovy „B+E, C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1 nebo D1+E“. Na první pohled je to nesrozumitelné. Je třeba si přečíst úplně znění:

§ 90 Odborná způsobilost k řízení motorových vozidel

(2) Absolvoval-li žadatel o řídičské oprávnění výcvik a zkoušku z praktické jízdy4) s motorovým vozidlem vybaveným automatickou převodov-

kou, obecní úřad obce s rozšířenou působností omezí řídičské oprávnění pro příslušnou skupinu pouze na vozidla s tímto druhem převodovky. Vozidlem vybaveným automatickou převodovkou se rozumí vozidlo, ve kterém není pedál spojky, popřípadě u vozidel, k jejichž řízení opravňuje řídičské oprávnění pro skupinu A1, A2 nebo A, ruční páka spojky. Omezení řídičského oprávnění se neprovede, jde-li o řídičské oprávnění

b) pro skupinu B+E, C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1 nebo D1+E, je-li žadatel již držitelem řídičského oprávnění uděleného pro řízení vozidel zařazených alespoň do jedné ze skupin B, B+E, C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1 nebo D1+E, které není omezeno pouze na řízení vozidel vybavených automatickou převodovkou.

Pro nás to bude znamenat, že bude možné využívat stejné vozidlo na výcviku skupiny B s automatickou převodovkou i na skupinu B+E. Zefektivní se tím využití vozového parku a ušetří nám to náklady na pořízení vozidel, daně, parkování apod.

## Rovnocennost skupiny C a T

Trošku pro nás nepřijemný novelizační bod je tento novelizační bod. O ten jsme nestáli a většina z nás se proti němu negativně vymezuje.

Text zní nenápadně: „10. V § 81 odst. 1 se na konci textu písmene d) doplňují slova „a T““. Když si přečteme celé ustanovení, dozvídáme se toto:

## § 81 Rovnocennost řídičských oprávnění

(1) Řídičské oprávnění udělené pro skupinu C opravňuje také k řízení vozidel zařazených do skupiny C1 a T.

Nebudeme se vracet do minulosti a řešit, co se kdy se skupinou C smělo řídit.

Jedno je jasné. 17 letý žák zemědělské školy bude smět se skupinou T řídit nákladní Tatra 815 (Phoenix) homologovanou jako traktor, tzv. Tatraktor s největším možným vlekem a nebude smět řídit úplně stejnou Tatra 815, homologovanou jako nákladní automobil N3 s přívěsem. Tento mladý řidič alespoň při výcviku řídil traktor s přívěsem. Zde se nechceme zabývat absurditou spojenou s Tatraktory.

Oproti tomu řidič se skupinou C, který nikdy přívěs neřídil, bude smět řídit nákladní Tatra 815, ovšem bez přívěsu a od 21 let s profesním osvědčením, digitální kartou a za dodržení Nařízení 561/2006/ES. Od teďka bude smět řídit zmíněný Tatraktor s přívěsem (vždyť je to skupina T) aniž by s tím měl jakoukoli zkušenost. Ovšem stejnou soupravu C+E řídit nesmí. Jak logické...

Od této novinky se Asociace autoškol distancuje. My bychom byli navrhli pro řízení traktoru ze skupiny C udělat doplňovací zkoušku podle § 45b zákona č. 247/2000 Sb. Tato doplňující zkouška by neřešila teoretický test (byla by tedy vhodná i pro cizí státní příslušníky, kvůli jejich zaměstnávání se tento legislativní paskvil navrhoval), ale zároveň by v praktické zkoušce ověřil zkušební komisař, zda je skutečně držitel skupiny C schopen řídit traktor s přípojným vozidlem a nebude tak rizikem pro účastníky silničního provozu...

Závěrem jedna pikantnost: nikdo se neobtěžoval opravit ustanovení § 80a odst. 1 písm. h), kde je uvedeno: „Do skupiny C jsou zařazena motorová vozidla s výjimkou traktorů a vozidel uvedených v písmenech g) a i), jejichž největší povolená hmotnost převyšuje 3 500 kg, určená pro přepravu nejvýše 8 osob kromě řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojně vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg.“. Takže podle § 80a se skupinou C traktor řídit nesmíme, ale podle § 81 ano. Takže se ptáme, jak to tedy vlastně je? To asi neví ani autor...

JUDr. Ing. Ondřej Horázný



# Historie autoškolství



V dnešním díle našeho výletu do historie autoškolství zavítáme do roku 1927. Pan Dr. Ing. I. Kučera v příručce pro kandidáty šoférství, řidiče motorových vozidel a majitele automobilů i motocyklů s názvem „Jak se stanu dobrým šoférem“ předkládá, jak probíhala výuka a výcvik řidičů před téměř sto lety. Pozorný čtenář pozná, že se toho za to století zase tolik nezměnilo....

Jest přirozeno, že se vzrůstem počtu automobilů roste též počet jich řidičů čili šoférů. Jsou to jednak řidiči z povolání jednak řidiči ze záliby, řidiči-amatéri. Moderní automobil jest tak upraven, že jeho řízení jest dosti snadné. Vyžaduje to ovšem delší doby než řidič nabude potřebné rutiny, aby dovedl vozidlo za všech okolností bezpečně ovládati. Řízení automobilu jest totiž - jako psaní na stroji - zručnost, jejíž základy si může každý jen trochu inteligentní člověk poměrně brzy osvojit, takže dovede jezdit tak, aby neohrožoval veřejnou bezpečnost. Dokonalým šoférem, který dovede vůz za každých poměrů jistě ovládati, stává se šofér začáteč-

ník teprve po delší době, někdy po roce, někdy i pod dvou letech. V této době nasbírá oněch zkušeností, aby si dovedl sám pomoci v každé situaci, zejména při neočekávaných poruchách stroje.

Jest jistě v zájmu pokroku a v zájmu rychlého rozšíření automobilismu v naší vlasti, aby výchově šoférů - ať již jsou to šoféři z povolání či ze záliby - byla věnována zvláštní pozornost. Poněvadž automobil jest vozidlo rychlé, ohrožuje veřejnou bezpečnost na silnicích i ulicích městských větší měrou nežli povozy tažené dobyt看em. Proto všechny státy se zřetelem na veřejnou bezpečnost vydaly zvláštní ustanovení pro jízdu automobily a zvláštní předpisy pro jich řidiče. Leč nejen státní správa klade jisté požadavky na kvalitu řidiče, a to se stanoviska bezpečnostního, také majitel vozu uplatňuje své nároky po stránce hospodářské a morální. Organové veřejné bezpečnosti požadují, aby šofér jezdil opatrně, neohrožoval chodců ani ostatních vozidel, neznečistoval prachem



a výfukovými plyny své okolí a dbal i jiných veřejných zájmů. Majitel automobilu požaduje pak, aby šofér dle možnosti využíval rychlosti vozidla, spotřeboval co možná málo pohonných hmot, udržoval stroj v dobrém stavu, byl vždy dochvilným, spolehlivým, poctivým a měl v lásce stroj, jenž jest jeho živitelem.

Jest záhodno, aby šofér snažil se dle možnosti vyhovět všem výše uvedeným požadavkům jak rázu veřejného tak i soukromého a aby jaksi dušev-



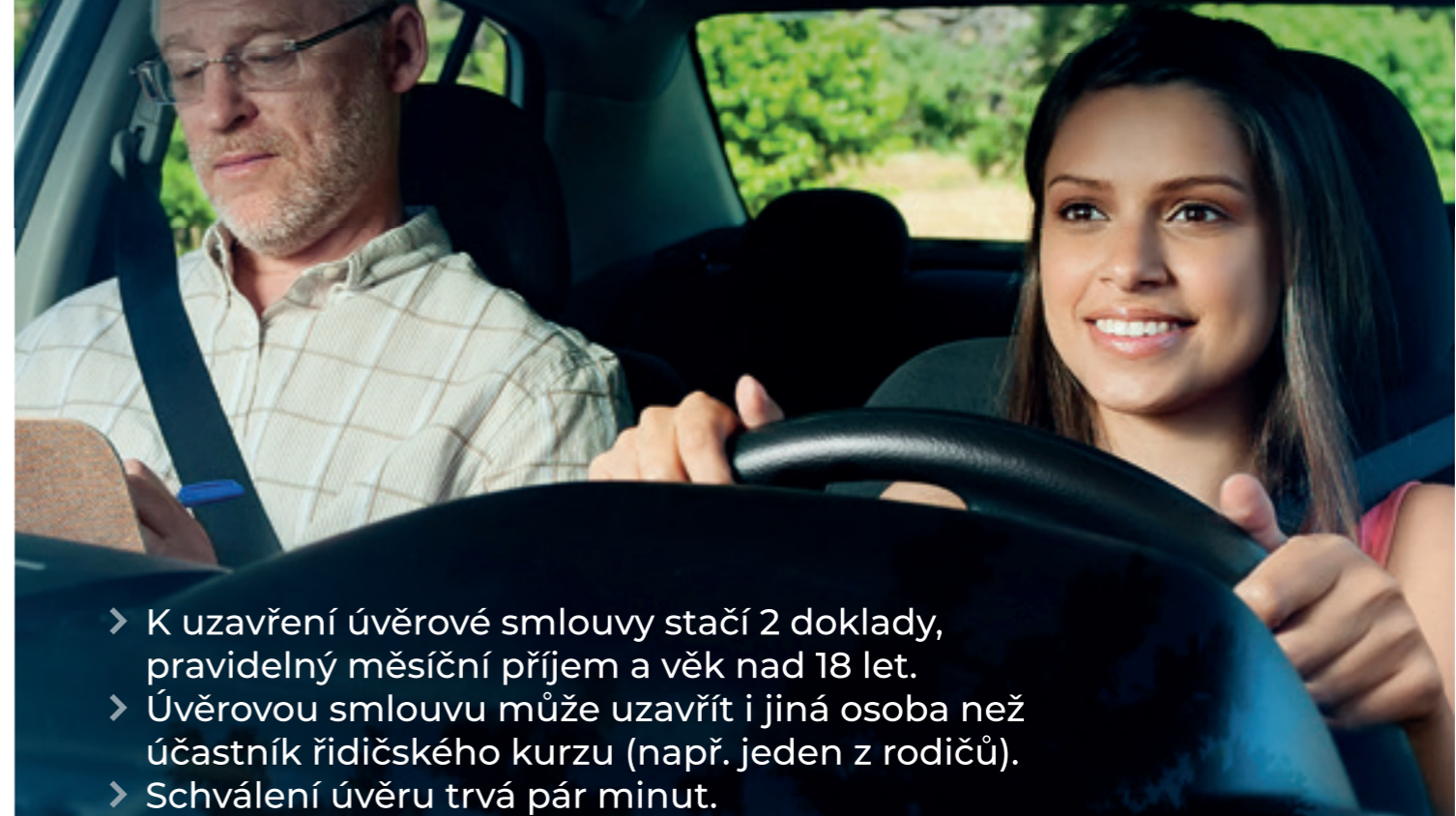
ně splynul s vozidlem jemu svěřeným a aby v něm vždy viděl přítele a věrného druha, který mu bude vždy poslušným společníkem a který veškerou péči splatí bezvadným chodem a poslušností za všech okolností. Jest dosti takových ideálních šoférů, bohužel valná většina jich jest vzdálena tohoto ideálu.

Jak výše uvedeno, má každý stát na tom zájem, aby řidiči motorových vozidel neohrožovali veřejné bezpečnosti. Proto většina států - mezi nimi i naše republika - předpisuje pro řidiče motorových vozidel určitou kvalifikaci a zvláštní odborné zkoušky. A právě k těmto odborným zkouškám přichází mnoho kandidátů nedostatečně připraveno...

Ing. Martin Aujezdský  
Podklady poskytl Miloš Šlajchrt

# FINANCOVÁNÍ ŘIDIČSKÝCH KURZŮ

## Více možností pro širší okruh studentů



- K uzavření úvěrové smlouvy stačí 2 doklady, pravidelný měsíční příjem a věk nad 18 let.
- Úvěrovou smlouvu může uzavřít i jiná osoba než účastník řidičského kurzu (např. jeden z rodičů).
- Schválení úvěru trvá pár minut.
- Bez poplatků.

V případě zájmu nabízet tuto možnost Vaším studentům, kontaktujte nás na [partner@esox.cz](mailto:partner@esox.cz), tel. 389 010 213.

**BUDOUCNOST  
JSTE VY**  **ESSOX**



# Nové otázky do systému eTesty 2022

Závěrečná zkouška žadatelů o řídičské oprávnění skupiny „B“ se aktuálně skládá z teoretického závěrečného testu prováděného počítačově technice a praktické závěrečné zkoušky v reálném silničním provozu.

Praktická zkouška z jízdy v podstatě okamžitě reaguje na nové dopravní značení, změnu dopravní infrastruktury, technologický vývoj vozidel a další aspekty, protože se koná v reálných silničních vozidlech ve skutečném silničním provozu.

Oproti tomu je teoretická zkouška absolutně závislá na předem připravených otázkách, které se automa-

ticky generují z jednotlivých košů pro zkoušku žadatele o řídičské oprávnění. Aktuálně tzv. Věstník dopravy obsahuje 855 otázek.

Asociace autoškol dlouhodobě prosazuje myšlenku, že zkvalitněním obou částí závěrečné zkoušky dojde i k samotnému zkvalitnění připravovaných autoškol i samotné přípravy v autoškolách.

Již cca od roku 2016 se zabýváme myšlenkou zvýšení a obohacení tzv. základního balíku zkušebních otázek, tak aby ideálně obsahoval a navazoval na znalosti zákona č. 361/2000 Sb. i dalších navazujících předpisů k řízení motorových vozidel.

V roce 2021 se nám podařilo zahájit projekt tvorby nových testových otázek. Projekt **Nová generace testových otázek pro žadatele o řídičské oprávnění ve formě HAZARD PERCEPTION VIDEOSEKVENCE** přinese do zkoušek žadatelů nejenom nové otázky, ale i nový pohled celou formu otázek, protože se u zkoušek poprvé objeví tzv. Dynamické dopravní situace.

Celkem zvýšíme objem Věstníku dopravy o nových 120 otázek z kterých 20 bude v nové dynamické podobě.

**V roce 2022 bude Asociace autoškol ČR spolu s dalšími partnery pokračovat v přípravě nových testových otázek pro žadatele o řídičské oprávnění. Další sadu otázek zveřejníme 18. 1. 2022 si můžete vyzkoušet na následujících stránkách...**

Ing. Aleš Horčíčka

**TIP:** Správné odpovědi naleznete na straně č.50

## Otázka č. 1

Vyobrazený směrový sloupek:



- |    |    |    |    |    |    |
|----|----|----|----|----|----|
| 1  | 2  | 3  | 4  | 5  | 6  |
| 7  | 8  | 9  | 10 | 11 | 12 |
| 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
| 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |
| 25 | 26 | 27 | 28 |    |    |

- A** označuje okraj pozemní komunikace.
- B** vyznačuje vyústění účelové komunikace na jinou pozemní komunikaci.
- C** se používá při usměrňování provozu a pro zdůraznění podélné čáry souvislé vodorovného dopravního značení.

## Otázka č. 2

Řidič osobního automobilu na nejbližší křižovatce:



- |    |    |    |    |    |    |
|----|----|----|----|----|----|
| 1  | 2  | 3  | 4  | 5  | 6  |
| 7  | 8  | 9  | 10 | 11 | 12 |
| 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
| 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |
| 25 | 26 | 27 | 28 |    |    |

- A** nesmí odbočit vpravo.
- B** může odbočit vpravo.
- C** musí odbočit vpravo.

## Otázka č. 3

Jak se zachováte jako řidič vozidla z výhledu na následující křižovatce?



- |    |    |    |    |    |    |
|----|----|----|----|----|----|
| 1  | 2  | 3  | 4  | 5  | 6  |
| 7  | 8  | 9  | 10 | 11 | 12 |
| 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
| 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |
| 25 | 26 | 27 | 28 |    |    |

- A** Dám přednost v jízdě pouze vozidlům na hlavní pozemní komunikaci.
- B** Dám přednost zprava červenému vozidlu.
- C** Mám přednost před červeným vozidlem, protože na vedlejší komunikaci zprava je značka Stůj, dej přednost v jízdě!



## Otázka č. 4

Jak se zachováte na následující křižovatce jako řidič vozidla z výhledu, který odbočuje vlevo?



- |    |    |    |    |    |    |
|----|----|----|----|----|----|
| 1  | 2  | 3  | 4  | 5  | 6  |
| 7  | 8  | 9  | 10 | 11 | 12 |
| 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
| 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |
| 25 | 26 | 27 | 28 |    |    |

- A** Dám přednost v jízdě vozidlům na hlavní pozemní komunikaci a poté odbočím vlevo před protijedoucím modrým vozidlem.
- B** Křižovatkou projedu jako poslední.
- C** Dám přednost v jízdě vozidlům na hlavní pozemní komunikaci a modrému protijedoucímu vozidlu.

## Otázka č. 6

Od místa vyobrazených dopravních značek platí že:



- |    |    |    |    |    |    |
|----|----|----|----|----|----|
| 1  | 2  | 3  | 4  | 5  | 6  |
| 7  | 8  | 9  | 10 | 11 | 12 |
| 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
| 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |
| 25 | 26 | 27 | 28 |    |    |

- A** řidič může jet rychlostí nejvýše 100 km/h, neboť ve vzdálenosti 1000 m probíhá práce na silnici.
- B** řidič může jet rychlostí nejvýše 110 km/h, až do místa, kde probíhá práce na silnici.

## Otázka č. 5

Řidič vozidla z výhledu:



- |    |    |    |    |    |    |
|----|----|----|----|----|----|
| 1  | 2  | 3  | 4  | 5  | 6  |
| 7  | 8  | 9  | 10 | 11 | 12 |
| 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
| 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |
| 25 | 26 | 27 | 28 |    |    |

- A** porušuje předpisy tím, že objíždí autobus po tramvajovém pásu.
- B** nesmí objíždět autobus; zastaví za ním a vyčká jeho odjezdu ze zastávky.
- C** musí předpokládat nečekané vběhnutí chodce do vozovky v místě zastávky autobusu.

## Otázka č. 7

Signál žlutého světla ve tvaru chodce pro řidiče vozidla z výhledu znamená, že:



- |    |    |    |    |    |    |
|----|----|----|----|----|----|
| 1  | 2  | 3  | 4  | 5  | 6  |
| 7  | 8  | 9  | 10 | 11 | 12 |
| 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
| 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |
| 25 | 26 | 27 | 28 |    |    |

- A** pokud pokračuje v přímém směru musí umožnit vyobrazenému chodci přejít přes přechod pro chodce.
- B** může nerušeně a bezpečně odbočit, neboť chodci na uvedený signál nesmí vstupovat do vozovky.
- C** při odbočení vpravo křížuje směr chůze přecházejících chodců.

## Otázka č. 8

Může řidič vjet do prostoru označeného vodorovnou dopravní značkou Žluté zkřížené čáry, pokud mu dopravní situace za touto plochou neumožňuje pokračovat v jízdě?”



- |    |    |    |    |    |    |
|----|----|----|----|----|----|
| 1  | 2  | 3  | 4  | 5  | 6  |
| 7  | 8  | 9  | 10 | 11 | 12 |
| 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
| 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |
| 25 | 26 | 27 | 28 |    |    |

- A Ne.
- B Ano.
- C Ano, pokud nebude bránit v jízdě jiným vozidlům.

## Otázka č. 9

Jak může být ukončena platnost svislé dopravní značky B 20a Nejvyšší dovolená rychlost?”



- |    |    |    |    |    |    |
|----|----|----|----|----|----|
| 1  | 2  | 3  | 4  | 5  | 6  |
| 7  | 8  | 9  | 10 | 11 | 12 |
| 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
| 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |
| 25 | 26 | 27 | 28 |    |    |

- A Nejbližší křižovatkou.
- B Vyústěním polní nebo lesní cesty.
- C Po ujetí délky úseku 80 m.

## Otázka č. 10

Řidič jedoucí po komunikaci označené touto dopravní značkou mimo obec, může jet rychlostí nejvýše:



- |    |    |    |    |    |    |
|----|----|----|----|----|----|
| 1  | 2  | 3  | 4  | 5  | 6  |
| 7  | 8  | 9  | 10 | 11 | 12 |
| 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
| 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |
| 25 | 26 | 27 | 28 |    |    |

- A 90 km/h.
- B 130 km/h.
- C 110 km/h.

## Otázka č. 11

Řidič jedoucí po dálnici, v úseku který prochází obcí, může jet rychlostí nejvýše:



- |    |    |    |    |    |    |
|----|----|----|----|----|----|
| 1  | 2  | 3  | 4  | 5  | 6  |
| 7  | 8  | 9  | 10 | 11 | 12 |
| 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
| 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |
| 25 | 26 | 27 | 28 |    |    |

- A 80 km/h.
- B 50 km/h.
- C 130 km/h.



## Otázka č. 12

Jakou nejvyšší rychlostí můžete pokračovat po projetí křižovatky v přímém směru:



- |    |    |    |    |    |    |
|----|----|----|----|----|----|
| 1  | 2  | 3  | 4  | 5  | 6  |
| 7  | 8  | 9  | 10 | 11 | 12 |
| 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
| 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |
| 25 | 26 | 27 | 28 |    |    |

- A 50 km/h.
- B 30 km/h.
- C 20 km/h.

## Otázka č. 13

Na vyobrazené dopravní situaci řidič osobního automobilu jedoucí v přímém směru:



- |    |    |    |    |    |    |
|----|----|----|----|----|----|
| 1  | 2  | 3  | 4  | 5  | 6  |
| 7  | 8  | 9  | 10 | 11 | 12 |
| 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
| 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |
| 25 | 26 | 27 | 28 |    |    |

- A jede současně s tramvají.
- B má přednost v jízdě před tramvají.
- C musí dát přednost v jízdě tramvaji.

## Otázka č. 14

Smí se řidič vozidla z výhledu otočit do protisměru přes tramvajový pás?



- |    |    |    |    |    |    |
|----|----|----|----|----|----|
| 1  | 2  | 3  | 4  | 5  | 6  |
| 7  | 8  | 9  | 10 | 11 | 12 |
| 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
| 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |
| 25 | 26 | 27 | 28 |    |    |

- A Ano.
- B Ne.

## Otázka č. 15

Řidič vozidla z výhledu na vyobrazené křižovatce může:



- |    |    |    |    |    |    |
|----|----|----|----|----|----|
| 1  | 2  | 3  | 4  | 5  | 6  |
| 7  | 8  | 9  | 10 | 11 | 12 |
| 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
| 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |
| 25 | 26 | 27 | 28 |    |    |

- A odbočit vpravo.
- B odbočit vlevo, nebo jet v přímém směru.
- C odbočit vpravo i vlevo.

## Otázka č. 16

Řidič vozidla z výhledu hodlá odbočit vlevo. V jakém pořadí projedou vozidla touto křižovatkou?



- |    |    |    |    |    |    |
|----|----|----|----|----|----|
| 1  | 2  | 3  | 4  | 5  | 6  |
| 7  | 8  | 9  | 10 | 11 | 12 |
| 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
| 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |
| 25 | 26 | 27 | 28 |    |    |

- A** Jako první projede tramvaj, následně vozidlo z výhledu.
- B** Tramvaj i vozidlo z výhledu projedou současně.
- C** Jako první projede vozidlo z výhledu, následně tramvaj.

## Otázka č. 18

Řidič vozidla z výhledu se:



- |    |    |    |    |    |    |
|----|----|----|----|----|----|
| 1  | 2  | 3  | 4  | 5  | 6  |
| 7  | 8  | 9  | 10 | 11 | 12 |
| 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
| 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |
| 25 | 26 | 27 | 28 |    |    |

- A** nesmí otočit do protisměru přes tramvajový pás.
- B** smí otočit do protisměru přes tramvajový pás; přitom musí dát přednost v jízdě pouze tramvajím jedoucím ve stejném směru.
- C** smí otočit do protisměru přes tramvajový pás; přitom musí dát přednost v jízdě tramvajím jedoucím v obou směrech a vozidlům jedoucím v protisměru.

## Otázka č. 17

Na nejbližší křižovatce řidič osobního vozidla z výhledu:



- |    |    |    |    |    |    |
|----|----|----|----|----|----|
| 1  | 2  | 3  | 4  | 5  | 6  |
| 7  | 8  | 9  | 10 | 11 | 12 |
| 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
| 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |
| 25 | 26 | 27 | 28 |    |    |

- A** musí odbočit vlevo.
- B** nesmí odbočit vpravo.
- C** smí odbočit vpravo.

## Otázka č. 19

Vyobrazená dopravní situace upozorňuje řidiče na:



- |    |    |    |    |    |    |
|----|----|----|----|----|----|
| 1  | 2  | 3  | 4  | 5  | 6  |
| 7  | 8  | 9  | 10 | 11 | 12 |
| 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
| 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |
| 25 | 26 | 27 | 28 |    |    |

- A** možnost přecházení pouze chodců.
- B** možnost přecházení chodců a přejíždění cyklistů.
- C** možnost přejíždění pouze cyklistů.



## Otázka č. 20

Řidič vozidla na snímku:



- |    |    |    |    |    |    |
|----|----|----|----|----|----|
| 1  | 2  | 3  | 4  | 5  | 6  |
| 7  | 8  | 9  | 10 | 11 | 12 |
| 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
| 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |
| 25 | 26 | 27 | 28 |    |    |

- A** Může toto vozidlo v provozu na pozemních komunikacích použít pouze za nesnížené viditelnosti.
- B** Se dopouští protiprávního jednání, neboť tabulka registrační značky na zadní části vozidla je zakrytá.

## Otázka č. 21

Platnost přenosné dopravní značky Nejvyšší dovolená rychlost“ umístěná na vozidle, které označuje pohyblivé pracoviště tvořené pomalu se pohybujícím vozidlem nebo skupinou vozidel, končí:“



- |    |    |    |    |    |    |
|----|----|----|----|----|----|
| 1  | 2  | 3  | 4  | 5  | 6  |
| 7  | 8  | 9  | 10 | 11 | 12 |
| 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
| 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |
| 25 | 26 | 27 | 28 |    |    |

- A** pouze svislou přenosnou dopravní značkou Konec nejvyšší dovolené rychlosti, nebo Konec všech zákazů nebo křižovatkou.
- B** 300 m ve směru jízdy za tímto vozidlem nebo za posledním vozidlem skupiny, jedná-li se o skupinu vozidel.
- C** 100 m ve směru jízdy za tímto vozidlem nebo za posledním vozidlem skupiny, jedná-li se o skupinu vozidel.

## Otázka č. 22

Jak se zachovám jako řidič osobního vozidla z výhledu pokud jedu při pravém okraji vozovky:



- |    |    |    |    |    |    |
|----|----|----|----|----|----|
| 1  | 2  | 3  | 4  | 5  | 6  |
| 7  | 8  | 9  | 10 | 11 | 12 |
| 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
| 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |
| 25 | 26 | 27 | 28 |    |    |

- A** dám znamení o změně směru jízdy a s bezpečným odstupem objíždím zaparkovaná vozidla.
- B** pokračuji bez změny v jízdě, mezi zaparkované vozidlo a přerušovanou čáru se vejdu, nemusím tedy dávat znamení o změně směru jízdy.
- C** znamení o změně směru jízdy budu dávat pouze v případě, že přejedu přes přerušovanou čáru do protisměru.

## Otázka č. 23

Osoba na přechodu pro chodce označená holí s bílými a červenými pruhy:



- |    |    |    |    |    |    |
|----|----|----|----|----|----|
| 1  | 2  | 3  | 4  | 5  | 6  |
| 7  | 8  | 9  | 10 | 11 | 12 |
| 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
| 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |
| 25 | 26 | 27 | 28 |    |    |

- A** je osobou se zraněním dolní končetiny.
- B** je osobou hluchoslepou.
- C** je osobou nevidomou.

## Otázka č. 24

Tato svíslá dopravní značka upozorňuje řidiče na:



- |    |    |    |    |    |    |
|----|----|----|----|----|----|
| 1  | 2  | 3  | 4  | 5  | 6  |
| 7  | 8  | 9  | 10 | 11 | 12 |
| 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
| 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |
| 25 | 26 | 27 | 28 |    |    |

- A nebezpečné klesání.
- B nebezpečné stoupání.
- C na úsek, kde místní podmínky činí klesání pozemní komunikace nebezpečným.

## Otázka č. 25

Řidič červeného vozidla jedoucí po kruhovém objezdu:



- |    |    |    |    |    |    |
|----|----|----|----|----|----|
| 1  | 2  | 3  | 4  | 5  | 6  |
| 7  | 8  | 9  | 10 | 11 | 12 |
| 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
| 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |
| 25 | 26 | 27 | 28 |    |    |

- A musí dát přednost v jízdě vozidlům vjíždějícím na kruhový objezd.
- B má přednost v jízdě na kruhovém objezdu.
- C musí zastavit a dát přednost v jízdě vozidlům vjíždějícím na kruhový objezd.

## Otázka č. 26

Může řidič přes tuto vodorovnou dopravní značku odbočit vlevo k najetí na parkoviště u obchodního domu?



- |    |    |    |    |    |    |
|----|----|----|----|----|----|
| 1  | 2  | 3  | 4  | 5  | 6  |
| 7  | 8  | 9  | 10 | 11 | 12 |
| 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
| 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |
| 25 | 26 | 27 | 28 |    |    |

- A Ano.
- B Ne.

## Otázka č. 27

Může řidič přes tuto vodorovnou dopravní značku odbočit vlevo k najetí do garáže u rodinného domu?



- |    |    |    |    |    |    |
|----|----|----|----|----|----|
| 1  | 2  | 3  | 4  | 5  | 6  |
| 7  | 8  | 9  | 10 | 11 | 12 |
| 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
| 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |
| 25 | 26 | 27 | 28 |    |    |

- A Ano.
- B Ne.



## Otázka č. 28

Řidič vozidla z výhledu:



- |    |    |    |    |    |    |
|----|----|----|----|----|----|
| 1  | 2  | 3  | 4  | 5  | 6  |
| 7  | 8  | 9  | 10 | 11 | 12 |
| 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
| 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |
| 25 | 26 | 27 | 28 |    |    |

- A** má přednost v jízdě před vozidly jedoucími po kruhovém objezdu.
- B** musí dát přednost v jízdě vozidlům pohybujícím se po kruhovém objezdu.

Správné odpovědi:

- |    |   |    |   |
|----|---|----|---|
| 1  | B | 15 | B |
| 2  | B | 16 | A |
| 3  | B | 17 | B |
| 4  | A | 18 | A |
| 5  | C | 19 | B |
| 6  | A | 20 | B |
| 7  | C | 21 | C |
| 8  | A | 22 | A |
| 9  | A | 23 | B |
| 10 | C | 24 | B |
| 11 | A | 25 | A |
| 12 | C | 26 | B |
| 13 | B | 27 | A |
| 14 | A | 28 | A |



**NOVÉ**  
**OTÁZKY.CZ** | Nová generace testových otázek pro žadatele o řidičské oprávnění

Všechny nové testové otázky včetně dynamických testových otázek si můžete prohlédnout na [www.noveotazky.cz](http://www.noveotazky.cz)

Aktuálně: Začínáme cca v dubnu 2022 a zkoušky předpokládáme cca v září 2022

# Učitel/ka autoškoly

Odborný kurz pořádaný Akademií vzdělávání učitelů Asociace autoškol ČR



## Učitelský kurz garantovaný Asociací autoškol České republiky

Rozšířený počet hodin o praktické výstupy při výuce a výcviku v kooperujících autoškolách Asociace autoškol ČR.

V minulých vydáních Autoškolských novin jsme Vás informovali o tomto pilotním projektu zabývajícím se vzděláváním nových učitelů autoškol. Přípravy kurzu se blíží ke konci a finalizujeme práce na učební osnově, probíhají organizační a administrativní činnosti s tímto kurzem spojené.

Adresy provozoven autoškol zapojených do tohoto projektu zveřejníme na webových stránkách AAČR. Aktuálně kurzy připravujeme v lokacích Praha, Středočeský kraj, Liberecký kraj a Pardubický kraj.

1

### NA TEORII

Veškerá teorie na učebně doplněná praktickými ukázkami

2

### NA PRAXI

Učení v praxi pod dohledem zkušených lektorů

3

### DO AUTOŠKOLY

Připravíme Vás pro práci v nejlepších autoškolách



### Kvalitní lektorský sbor

Učit Vás budou přední odborníci z oboru jednotlivých předmětů výuky.



### Učební materiály

Učební materiály v tištěné i elektronické podobě pro Vás zdarma.



### Praxe

Vysoký počet hodin náslechnů při výuce a výcviku skutečných žáků autoškoly.

Objednávejte se na: [sekretariat@asociaceautoskol.cz](mailto:sekretariat@asociaceautoskol.cz)