

Autoškolské noviny



autoškolský
ombudsman | 

Únor 2019

Vydává : Asociace autoškol ČR, z.s. 130 00 Praha 3, Čajkovského 1
www.asociaceautoskol.cz / e-mail : asociace@autoskol.cz
Mobil : 739 093 643 Telefon : 222 722 821

Vážení kolegové a kolegyně,

na jednání Výkonné rady AAČR dne 22.1.2019 jsme se společně dohodli, že rok 2019 se pokusíme jako Asociace autoškol ČR pohnout ledy českého vzdělávání řidičů. Naši snahu upneme do dvou cílů:

1) Snahu o změnu legislativy ve vzdělávání řidičů směrem ke zvýšení minimálních standardů k provozování autoškoly, zavedení Komory autoškol v ČR, tak abychom vrátili české vzdělávání řidičů na úroveň, kde si zaslouží být...

2) Zaměřit se na vzdělávání učitelů autoškol v ČR. Naší snahou bude Vám nabídnout v letošním roce bezprecedentní možnost přihlásit sebe či své zaměstnance na kvalitní a pestré semináře zaměřené hlavně na vzdělání učitele autoškol v ČR.

Věříme, že cítíte naši snahu a entuziazmus v činnostech, které realizujeme.

PS: Autoškolské noviny únor 2019 posíláme v plné verzi všem členům AAČR a zároveň na základě rozhodnutí VR AAČR všem autoškolám v ČR elektronicky a vybraným nečlenům AAČR v tištěné zkrácené podobě. Součástí novin je seznam všech seminářů pořádaných AAČR v roce 2019 kam se již nyní můžete přihlašovat.

Ing. Aleš Horčíčka, místopředseda AAČR

V tomto čísle Autoškolských novin najdete:

1. Členský příspěvek pro rok 2019
2. Valná hromada 2018 a 2019
3. Aktivita VR AAČR již v roce 2019 – maximální nasazení
4. Aplikace „eTesty pro veřejnost“ - Adobe Flash
5. Plán seminářů pro rok 2019 a přihlášky na tyto semináře
6. Autoškolský ombudsman – informace o činnosti v roce 2018 (Ing. Aujezdský)
7. CMR a vnitrostátní doprava – nově od ledna 2019 (Miloš Šlajchrt)
8. Zpráva z jednání SKVZA (Slovenské komory autoškol) (Ing. Novotný)
9. Zpráva ze semináře pro učitele autoškol v Sosnové u České Lípy 21. a 22. června 2018 (Jiří Martínek)
10. Zpráva z konference „Zvýšení bezpečnosti provozu vozidel ozbrojených sil“
11. Valná hromada Asociace zkušebních komisařů (Ing. Aujezdský)

Příloha 1. Termíny a organizační pokyny pro přihlášení na semináře v roce 2019 (vložený samostatný list)

Příloha 2. Odborné stanovisko Asociace autoškol ČR, z.s. k návrhu novely zákona o silničním provozu – „Zákaz jízdy nákladních automobilů v levém pruhu na dálnici.“ (JUDr. Horázný)

Příloha 3. Odborné stanovisko AAČR novela zákona č. 361-2000 Sb.- úvod – kompletní dokumenty k této problematice naleznete na www.asociaceautoskol.cz (JUDr. Horázný)

Příloha 4. Podklady na jednání s MDČR – Teze Asociace autoškol ČR, Profesního společenství Autoškol a Asociace zkušebních komisařů k výuce, výcviku a zkoušení nových řidičů na základě názorů odborné veřejnosti z odborných seminářů konaných v roce 2018.

(JUDr. Horázný + Ing. Aleš Horčíčka)

Příloha 5. Pozvánka pro AAČR na ustavující jednání pracovní skupiny na MDČR

1. Členský příspěvek pro rok 2019

Ing. Michaela Hourová, sekretariát AAČR

Pro rok 2019 je stejně jako loni stanoven členský příspěvek **ve výši 2000,- Kč**. Jednou z povinností člena AAČR, z.s. je včasné zaplacení členského příspěvku. Z těchto prostředků je financována činnost AA ČR. Včasným zaplacením příspěvku pomůžete zkvalitnit naši činnost.

Rozhodli jsme se nabídnout Vám **Nadstavbové členství v AAČR** na základě kterého budou mít na seminářích v roce 2019 zvýhodněnou cenu i Vaši další učitelé.

Každý další učitel přihlášený Vaší autoškolou zvyšuje Váš členský příspěvek o 500 Kč s možností využití zvýhodněného vstupného na všechny semináře.

Nadstavbové členství 2019 v AAČR (příklad:)

Autoškola zaplatí standardní členský příspěvek 2000 Kč + chce na semináře vzít i další dva své učitele, tedy zaplatí + 2x 500 Kč. Její členský příspěvek je 3000 Kč a má **na všech seminářích v roce 2019** zvýhodněné vstupné celkem pro tři osoby.

Výkonná rada proto žádá všechny členy AA ČR, z.s. aby **členský příspěvek uhradili co nejdříve, pokud možno prosíme, abyste tak učinili do 31. 3. 2019.**

Platbu členského příspěvku provedte, prosím, **převodem na běžný účet číslo 2400506624/2010 u Fio banky, a.s.** Jako **variabilní symbol** použijte **své 5 místné členské číslo**, uvedené na Vaší členské kartě, popř. u Vašeho jména a adresy na štítku na obálce Autoškolských novin nebo na složence. Dodržením těchto instrukcí usnadníte identifikaci a zaevidování Vaší platby.

V tomto čísle AŠ novin najdete předtištěnou složenkou, na které je Vaše členské číslo již jako variabilní symbol uvedeno. **Přesto vyzýváme členy o provedení platby výhradně převodem z účtu podle výše uvedených pokynů.** Usnadníte tak zaevidování Vaší platby a předejdete omylům.

Důležité upozornění!

Žádáme členy o aktualizaci svého mailu, který je uveden u adresy na zásilce s novinami a případné změny či úpravy poslali na mail sekretariat@asociaceautoskol.cz.

2. Zpráva z Valné hromady AAČR 2018

Ing. Michaela Hourová, sekretariát AAČR

Valná hromada se konala dne 23. 11. 2018 v České Třebové. Letos byla pojata trochu inovátorským způsobem. VH byla spojena se seminářem na téma „Komora autoškol ANO či NE“. Podařilo se nám zajistit účast vážených hostů SKVZA ze Slovenska, ze Škody Auto, Autoklubu ČR a v neposlední řadě zástupce firmy Simopt (tvůrce projektu Bezpečné cesty)

Na programu bylo:

- Zpráva o hospodaření a o činnosti za minulé období
- Slovenská komora výcvikových zariadení autoškol
- Komora autoškol v ČR ANO x NE ? - diskuse
- Zajímavosti a aktuality z Evropské Federace Autoškol
- Porovnání oboru autoškolství SRN a ČR - inspirace pro změny u nás
- Škoda Auto a.s. – podpora autoškol v ČR
- Autoškolský ombudsman – www.autoskolsky-ombudsman.cz
- Projekt Bezpečné cesty - www.bezpecnecesty.cz
- AUTOKLUB ČR – Autoškola Života

VH schválila:

- zprávu o hospodaření za uplynulé období
- volbu člena výkonné rady – za Ing. Tomáše Šimůnka byl zvolen Mgr. Vítězslav Fila

Závěrem se přítomní shodli na tomto usnesení VH:

Asociace autoškol bude v následujícím období:

- **pokračovat v jednání s MD ČR v legislativní problematice, především ve věci novelizace zákona č. 247/2000 Sb.**
- **aktivně se účastnit jednání EFA**
- **pokračovat v prosazování minimálních standardů provozování autoškoly**
- **podporovat další vzdělávání začínajících řidičů**

Termín příští Valné hromady - 22. 11. 2019 Česká Třebová

Zapište si včas do svých diářů, termín Valné hromady, tak abychom se všichni společně mohli alespoň jednou ročně setkat...

3. Aktivita VR AAČR již v roce 2019 – maximální nasazení

Začátek tohoto roku byl velmi rušný a na plný intenzivního vyjednávání:

22.1.2019 – 8:00 – 13:00 – Praha

Jednání Výkonné rady AAČR 8:00 – 13:00 – Program práce 2019

22.1.2019 – 16:00 – 18:00 – Praha – JUDr. Horázný + Ing. Horčíčka

Praha - Jednání v Poslanecké sněmovně – podvýbor pro dopravu PSP

23.1.2019 - 8:00 – 13:00 – MB – JUDr. Horázný + Ing. Horčíčka + Ing. Novotný

Spolupráce se Škoda Auto a.s. a Asociací autoškol ČR v roce 2019

24.1.2019 - 14:00 – 16:00 – Praha – JUDr. Horázný + Ing. Horčíčka + Ing. Novotný

Jednání na Ministerstvu dopravy ČR

25.1.2019 – 8:00 – 14:00 – Žďár nad Sázavou – JUDr. Horázný + Ing. Horčíčka + Ing. Novotný + Ing. Aujezdský

Účast na Valného hromadě Asociace zkušebních komisařů

19.2.2019 Praha - Zasedání VR AAČR 2019

Velmi rádi uvítáme členy na těchto zasedáních. V případě zájmu dorazit, napište na email sekretariat@asociaceautoskol.cz a poskytneme Vám bližší organizační informace.

4. Aplikace „eTesty pro veřejnost“ - Adobe Flash

Ing. Michaela Hourová, sekretariát AAČR

Možná jste si všimli, že „eTesty pro veřejnost“ jsou částečně nefunkční, nezobrazují se křížovky a zobrazení testů není kompletní. Požádali jsme MDČR o stanovisko. Zde přikládáme odpověď ředitele odboru agend řidičů:

Předně bychom Vám rádi poděkovali za zprostředkování zkušeností uživatelů a upozornění na ukončení podpory aplikací využívajících Adobe Flash. Aplikace „eTesty pro veřejnost“ je internetová (webová) aplikace optimalizovaná pro internetový prohlížeč Microsoft® Internet Explorer verze 8.0 a vyšší. Doporučujeme tedy používat tento prohlížeč.

Řešení celého systému eTesty odpovídá požadovaným standardům na zabezpečení, komunikaci jednotlivých uživatelů a propojení globální počítačovou sítí jednotlivých úřadů veřejné správy.

Ohledně končící podpory aplikace Adobe Flash Ministerstvo dopravy uvádí, že je s tímto problémem srozuměno a je připraveno upravit systém tak, aby byla nadále zachována a garantovaná jeho plná funkčnost.

Mgr. Stanislav Dvořák

Ředitel odboru agend řidičů

5. Odborné semináře pro učitele autoškol a lektory školicích středisek pořádané Asociací autoškol ČR v roce 2019

Letošní rok se budeme intenzivně věnovat vzdělávání učitelů. Zde je přehled všech naplánovaných seminářů.

Podrobnosti ke všem zde uvedeným seminářům naleznete v samostatné příloze těchto novin. Přílohu si uschovejte pro připomenutí blížících se termínů. Na semináře pořádané v prvním pololetí se můžete přihlašovat již nyní.

Před každým seminářem budete ještě informováni emailem.

1) Workshop ŠKODA AUTOškolám – bezpečnost vozů

15.4. 2019 – Mladá Boleslav – Škoda Auto Muzeum – Škoda Auto + Asociace Autoškol ČR
Pasivní bezpečnost a aktivní bezpečnost vozidel. Materiály vhodné pro výcvik řidičů. Prohlídka muzea Škoda Auto a prohlídka výrobního závodu Škoda Auto.

2) PRAKTICKÝ SEMINÁŘ PRO UČITELE AUTOŠKOL NA POLYGONU V SOSNOVÉ + PŘEDNÁŠKA VÝZKUM DOPRAVNÍ BEZPEČNOSTI ŠKODA AUTO

24.5.2019 – Autodrom Sosnová + Ing. Karel Mulač (Škoda Auto)
Teoretická část zahrnuje zkušenosti a zajímavosti z oddělení Výzkumu dopravní bezpečnosti Škoda Auto. Analýzu dopravních nehod pro vývojáře Škoda Auto. Praktická část zahrnuje na vlastním výcvikovém vozidle kurz bezpečné jízdy na polygonu z pohledu řidiče a z pohledu učitele autoškoly.

3) PRAKTICKÝ SEMINÁŘ PRO UČITELE AUTOŠKOL NA MOTOCYKLU

27.6. - 28.6.2019 – AUTODROM SOSNOVÁ – Tým silniční bezpečnosti + Asociace autoškol ČR

Dvoudenní seminář s teoretickým výkladem zaměřeným na výuku žáků a praktickou částí pro učitele skupiny A na Autodromu v Sosnové. Náklady jsou hrazené Libereckým krajem ve spolupráci s Týmем silniční bezpečnosti.

4) TACHOGRAFY A SOCIÁLNÍ LEGISLATIVA CSPSD

19.9.2019 – PRAHA - Bc. Milan Špás, CSPSD + Asociace Autoškol ČR
Sociální legislativa, tachografy, silniční balíček, režim práce řidiče, Chyby a podvodná jednání, přestupky řidičů, sankcionování, etc. Praktický výklad problémových ustanovení nařízení.

5) PRAKTICKÝ SEMINÁŘ PRO UČITELE AUTOŠKOL NA POLYGONU V SOSNOVÉ + PŘEDNÁŠKA VÝZKUM DOPRAVNÍ BEZPEČNOSTI ŠKODA AUTO

11.10.2019 – Autodrom Sosnová + Ing. Karel Mulač (Škoda Auto), 30 učitelů
Teoretická část zahrnuje zkušenosti a zajímavosti z oddělení Výzkumu dopravní bezpečnosti Škoda Auto. Analýzu dopravních nehod pro vývojáře Škoda Auto. Praktická část zahrnuje na vlastním výcvikovém vozidle kurz bezpečné jízdy na polygonu z pohledu řidiče a z pohledu učitele autoškoly.

6) PRAKTICKÝ SEMINÁŘ PRO UČITELE AUTOŠKOL NA POLYGONU

24.10. – Autodrom Vysoké Mýto

7) VALNÁ HROMADA ASOCIACE AUTOŠKOL+ VÝZKUM DOPRAVNÍ BEZPEČNOSTI ŠKODA AUTO

22.11 – ČESKÁ TŘEBOVÁ – Ing. Karel Mulač
Každoroční Valná hromada členů AACR za účasti mnoha hostů a s přednáškou Výzkumu dopravní bezpečnosti Škoda Auto.

6. Autoškolský ombudsman

Ing. Bc. Martin Aujezdský

Tento projekt vznikl jako nápad AAČR. K reálnému životu jsme jej v roce 2018 dovedli ve spolupráci s PSA ČR. Cílem projektu je narovnění prostředí mezi žáky autoškol a autoškolami, zkvalitnění a sjednocení přístupu obcí s rozšířenou působností (ORP) vůči provozovatelům autoškol a školicích středisek. Autoškolský ombudsman (AO) napomáhá řešit spory žáků s autoškolou, zkušebním komisařem, nebo úředníkem v autoškolství nebo zaměstnavatelem v dopravě. Posouzení situace provádí AO bezplatně, odborně a nestranně, včetně právního posouzení a případné mediace nebo zpracování oficiálního podání k příslušným orgánům.

AO je virtuální funkce, za kterou stojí tým odborníků. Nejedná se tedy o jednoho konkrétního člověka, ale o několik jednotlivců, kteří jsou členy tzv. Redakční rady. Redakční rada je složena z členů Výkonné rady AAČR a členů Výkonného výboru PSA ČR. K účelu Autoškolského ombudsmana byla spuštěna webová stránka <https://www.autoskolsky-ombudsman.cz/>. Ta je řešena jako virtuální poradna, která stěžovateli poskytuje odborné rady, jak v konkrétních případech postupovat. Tazatel zde vznesl dotaz, který je administrátorem posléze přidělen některému z členů Redakční rady. Ten udělá rozbor dotazu a vypracuje fundovanou odpověď. Tato odpověď musí být následně před zveřejněním odsouhlasena všemi členy redakční rady tak, aby byla zajištěna její relevantnost. Nejedná se tedy o názor jedinice, ale o výsledek správné odpovědi, která zajistí vysokou kvalitu odpovědi je zapotřebí shody. Následně je teprve odpověď zveřejněna v systému. Doba potřebná ke stanovení odpovědi je 48 hodin. Je nutné zdůraznit, že Redakční rada pracuje na funkci AO zcela zdarma.

AAČR hodlá nadále rozšiřovat pole působnosti AO. Nabídla už účast na projektu Policii ČR, aby se i její zástupce stal členem redakční rady. Dále bychom přivítali spolupráci státu, zejména MD ČR.

Přínosnost tohoto projektu můžete sami posoudit na zmíněné webové adrese, kde se v sekci Poradna spustila vlna dotazů, podnětů, stížností, zejména v souvislosti s porušováním zákona o autoškolách a v neposlední řadě také ve spojitosti s kauzami některých autoškol.

7. CMR a vnitrostátní doprava

Miloš Šlajchrt

co přináší novela zákona 111/1994 Sb o silniční dopravě přijatá zákonem 304/2017 s odloženou účinností od 1. ledna 2019 do provádění vnitrostátní přepravy?

nejprve citace zákona - § 9a

Ustanovení o uzavření a provádění přepravní smlouvy, odpovědnosti dopravce, reklamaci a žalobě a o přepravě prováděné postupně několika dopravci obsažená v Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR*) se použijí obdobně ve vnitrostátní silniční nákladní dopravě na smlouvu o přepravě věci, práva a povinnosti při přepravě věci, náhradu škody vzniklé při přepravě věci a na odpovědnost jednotlivých dopravců při přepravě věci, k jejímuž provedení se spojilo několik dopravců.

* (Úmluva CMR v ČR publikována jako vyhláška 11/1975 ministra zahraničních věcí)

Je vhodné na školení profesní způsobilosti řidičů tuto skutečnost sdělit řidičům a dopravcům, zejména těm, kteří nebyli a nejsou činní v mezinárodní dopravě a s ustanoveními Dohody nemají zkušenosti, naopak ji berou jako další administrativní zátěž. Po podrobnější právní úpravě pro vnitrostátní silniční dopravu již odborná veřejnost delší dobu volala, vzhledem k tomu že k 1. 1. 2014 byly zrušeny do té doby platné předpisy (Obchodní zákoník a Silniční přepravní řád) a tedy bylo zde určité právní vakuum. Tedy podobně jako Německo a Rakousko i Česká Republika využila ustanovení Úmluvy pro právní úpravu vztahů v silniční vnitrostátní dopravě. Jaké novinky tedy přináší Úmluva do přeprav v ČR.

- limituje základní odpovědnost dopravce a jeho případnou náhradovou povinnost zejména čl. 23
- možnost odesílatele zajistit si vyšší náhradovou povinnost
- řešení mimořádných událostí v případě úmyslných škod nebo takových, kde soud shledal jako rovnocenné úmyslu (hrubá nedbalost)
- reklamace a žaloby (lhůty)
- přepravy prováděné postupně několika dopravci

vzhledem k tomu že čl. 3 Úmluvy CMR jednoznačně stanoví:

Při použití této Úmluvy odpovídá dopravce za jednání a opomenutí svých zástupců a pracovníků a všech ostatních osob, kterých použije při provádění přepravy, jako za vlastní jednání a opomenutí za předpokladu, že tito zástupci, pracovníci nebo ostatní osoby jednájí v rámci svých pracovních úkolů.

Je potřebné seznámit řidiče se základním pojetím právní úpravy a jejich povinnostmi vyplývajícími z jednotlivých ustanovení Úmluvy, zejména při nakládkách a vykládkách, kdy i v mezinárodních přepravách se setkáváme např. s neexistencí Nákladního listu (camráku) a s tím spojenými problémy s obhajobou dopravce v případě reklamací. Tady je nutné připomenout i povinnost vyplývající ze zákona 111/1994 Sb.

§3 povinnosti tuzemského dopravce

(3) Tuzemský dopravce je povinen zajistit, aby v každém vozidle byly při provozu tyto doklady:

a) záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, pokud je povinen jej vést podle odstavce 2, a

b) doklad o nákladu a vztahu dopravce k němu, tuto funkci může plnit právě Nákladní list

Pro vnitrostátní přepravy je tedy stejně důležité naplnit povinnosti plynoucí z článku 8:

1. Při převzetí zásilky k přepravě dopravce přezkoumá

- a) správnost údajů v nákladním listě o počtu kusů a o jejich značkách a číslech,
- b) zjevný stav zásilky a jejího obalu.

2. Nemá-li dopravce vhodné prostředky, aby mohl přezkoumat správnost údajů uvedených v odstavci 1 písm. a) tohoto článku, zapíše do nákladního listu výhrady i s jejich odůvodněním. Rovněž musí odůvodnit všechny výhrady, které učinil k zjevnému stavu zásilky a jejího obalu. Tyto výhrady nezavazují odesílatele, ledaže je v nákladním listě výslovně uznal.

Toto je nezastupitelná úloha řidiče a dokladu tedy Nákladního listu a jeho správného vyplnění a porozumění jednotlivým kolonkám v něm. Lze tak jako v mezinárodní dopravě i u vnitrostátní dopravy očekávat snahy odesílatelů vyhýbat se svojí odpovědností vyplývající z dohody a v případě laxního přístupu řidiče, kdy kolikrát není přítomen nakládce, tímto může způsobit škody dopravci.

článek 9 Úmluvy stanoví:

1. Nákladní list je, pokud není prokázán opak, věrohodným dokladem o uzavření a

obsahu přepravní smlouvy, jakož i o převzetí zásilky dopravcem.

2. Neobsahuje-li nákladní list výhrady dopravce s jejich odůvodněním, platí právní domněnka, že zásilka a její obal byly v okamžiku převzetí dopravcem v dobrém zjevném stavu a že počet kusů, jejich značky a čísla se shodovaly s údaji v nákladním listě.

Vysvětlit nutnost využití kolonky 18 na nákladním listu tedy výhrady dopravce uplatňovat a srozumitelně a s odůvodněním zapisovat (nikoliv jen jako číselný kód). Uplatňovat to, že všichni účastníci přepravního procesu jsou povinni svým jednáním předcházet vzniku škody. Dopravce zpravidla odpovídá za převzetí zásilky k přepravě za samotnou přepravu a předání zásilky určenému příjemci.

Nová právní úprava s sebou bude určitě přinášet celou řadu problémů s aplikací, kdy jednotliví účastníci přepravního procesu do dnešního dne nemají tušení, že něco podobného vůbec existuje natož, aby byli schopní, či ochotní akceptovat a naplňovat jednotlivé články dohody.

Tolik velmi stručně k existenci nové právní úpravy pro uzavírání přepravních smluv a provádění vnitrostátních přeprav a hlavně povinností z toho vyplývajících pro jednotlivé účastníky přepravy. Považuji za nejvýše potřebné s touto problematikou seznamovat řidiče na pravidelných školeních, tak jak to od nás dopravci očekávají.

8. Zpráva o účasti na SKVZA

Ing. Jiří Novotný

6.12.2018 jsme se s Alešem Horčíčkou zúčastnili setkání SKVZA. Cestou jsme měli dost napilno, jelikož jsme se to ráno účastnili VH PSA, kde jsme se neúspěšně snažili vysvětlit výhody sjednocení obou společenství. V poněkud rozčarované náladě jsme byli velmi překvapeni chodem jednání SKVZA. Na jednání totiž dorazili i dva zástupci z ministerstva dopravy, kteří nutno podotknout byli odborníci v pravém slova smyslu. První na pořadu byla připravovaná novela zákona.

Jednání probíhalo konstruktivně, moderovaně a probíral se paragraf po paragrafu, kterých se novela týkala. V případě nejasnosti, páni z ministerstva vysvětlili, z jakého důvodu dochází k úpravě, co to bude řešit a jaké to bude mít následky. Co bylo ještě víc překvapující, když někdo z členů SKVZA připomínkoval změnu, že paragraf něco opomíjí. Následovalo uznání a poznamenání si úpravy, která následně bude zapracována. Tedy SKAVZA jsou bráni jako partner pro ministerstvo. V dané situaci nám nezbývalo než tiše závidět. Co víc? Zástupci z MD zůstali i na večerní neoficiální posezení.

Druhý den bylo na programu představení práce státního odborného dozoru. Který opravdu nezahálí a důsledně kontroluje. Nutno podotknout, že mají kontrolu jednodušší, jelikož autoškoly mají nařízený GPS systém a ten jim velkou část podvodů sám odhalí. Že i tam mají pokusy o nekalé praktiky o tom žádná, ale pokud modul z traktoru jezdí rychlostí 90 km/h, více jednotek se pohybuje stejným směrem, nebo se jednotka objevuje za hranicemi, systém automaticky upozorní a státní odborný dozor vyrazí konat.

Závěrem musím říct, že návštěva sousedů, byla více než inspirativní a nutno podotknout, že krom výuky motocyklu, jsou profesně mnohem dál.

9. Zpráva ze semináře pro učitele autoškol v Sosnové u České Lípy 21. a 22. června 2018

Jiří Martínek

Již třetí ročník akce pořádané Týmem silniční bezpečnosti pod názvem „Učme se přežít“ se konal jako dvoudenní seminář v krásném prostředí v okolí Máchova jezera.

První den po příjezdu účastníků se v odpoledních hodinách konaly přednášky, které byly tentokrát tak trochu pod taktovkou Asociace autoškol. V úvodu představili JUDr. Ing. Ondřej Horázný a Ing. Aleš Horčíčka novinky v oblasti autoškol a vize, které má AA ČR v dalším vývoji ke zkvalitňování autoškol a jejich služeb zákazníkům. Dále již na odborná témata promluvil Jiří Novotný, který představil systém výuky a výcviku žadatelů sk. A ve své autoškole. Následně se rozpoutala debata na témata výuky, výcviku podle aktuálních požadavků legislativy a dalších problémů výuky motorkářů. Dále vystoupili Roman Budský za Tým silniční bezpečnosti se shrnutím nehodových statistik a vedoucí projektu „Učme se přežít“ Vladimír Mašek seznámil účastníky např. s tím, jaké zkušenosti mají s účastníky kurzů a co zejména činí problémy začátečníkům. Na konci teoretického bloku pohovořil Martin Markl, vedoucí služby dopravní policie PČR Česká Lípa o nehodové statistice motorkářů v jeho obvodu. Další debata probíhala mezi účastníky, kterých se sešlo cca 30, během večere a do večerních hodin.

Druhým dnem pokračoval seminář na Autodromu Sosnová u České Lípy, kam se všichni účastníci přesunuli. Bohužel počasí již od samého rána nebylo pro ježdění na motocyklech moc dobré, deštivé přehánky našťastí střídalo slunce, které trať alespoň trochu osušilo. Organizátoři rozdělili účastníky do tří skupin, které se střídaly v praktickém nácviku na trati a na přednáškách.

Zde bohužel organizátoři poněkud podcenili odbornou i praktickou úroveň účastníků semináře a poněkud „krkolomně“ se snažili přizpůsobit program, který je určen spíše pro běžnou veřejnost. Toto se jim dařilo s různou úrovní, domnívám se však, že si každý odnesl nějakou teoretickou či praktickou informaci, která se při výcviku může hodit. I vzájemná debata účastníků přinesla jistě pohled na to, jak kdo výcvik provádí. Ježdění na okruhu a různé manévry jsou pak zajímavým zpestřením programu – účastníci si vyzkoušeli věci, které si v silničním provozu či stísněných podmínkách na vlastním cvičišti nemohou nacvičit.

Jako celek lze seminář hodnotit kladně, organizátoři by určitě mohli některé věci zlepšit. Zda se jim to v letošním roce podaří, může každý přijet osobně zhodnotit. Jistě to nebude promarněný čas!

Stránky organizátora s veškerými informacemi najdete na adrese: www.ucmeseprezit.cz

10. Zpráva z konference „Zvýšení bezpečnosti provozu vozidel ozbrojených sil“

Ing. Bc. Martin Aujezdský

Dne 7. listopadu 2018 se zástupce AAČR zúčastnil ve Vyškově odborné konference na téma „Zvýšení bezpečnosti provozu vozidel ozbrojených sil“. Tento X. ročník konference pořádalo Velitelství výcviku - Vojenská akademie Vyškov, Centrum dopravní výchovy ve spolupráci s Ústavem soudního inženýrství Vysokého učení technického v Brně. Program konference se týkal vzdělávání osob pro přípravu řidičů a požadavků na rezortní legislativu v přípravě řidičů vozidel ozbrojených sil. Účastníci byli seznámeni s poznatky konference Evropské komise pro bezpečnost provozu v ozbrojených silách.

Konference obsahovala 3 bloky prezentací a 2 praktické ukázky nárazových testů. Celou konferencí provázel moderátor pplk. Ing. Miloslav Stríž. Velitel VeV-Va Vyškov brig. gen. Ing. Radek Hasala představil smlouvu o vzájemné spolupráci s Ústavem soudního inženýrství VÚT v Brně a Centrem dopravního vzdělávání.

Během konference vystoupilo mnoho hostů. Mezi zajímavé příspěvky patřila prezentace Mgr. Otakara Konsbula z Okdriver, který představil svoji vizi o vybudování polygonu pro výcvik řidičů IZS. Na téma kvalitního a důstojného vzdělávání řidičů se poté rozvinula bohatá diskuze.

Kpt. Ing. Petr Grygar, Ph.D. z CDV, VeV-VA Vyškov představil systém ROPS – Roll Over Protection System. Tento patentovaný systém pro 4 osoby zajišťuje bezpečnou přepravu osob na ložné ploše nákladního automobilu. Ochranný rám – klec, zajišťuje bezpečnost při převrácení vozidla. Variabilita umožňuje zapojit do sebe až 6 modulů po 4 osobách. Jeho využití se předpokládá především pro účely armády, ale lze si jej představit i pro veřejné využití např. na staveništích, v lesnictví, nebo tam kde je zapotřebí bezpečně jednorázově přepravit větší počet pasažérů.

Mgr. et Mgr. Petra Vávrová z Ústřední vojenské nemocnice Praha prezentovala požadavky na zdravotní způsobilost řidičů vozidel při použití ochranných obleků.

Mjr. Ing. Jaroslav Omelka z CDV, VeV-VA Vyškov nastínil možnosti zvyšování kvality a efektivity výcviku řidičů v AČR.

Nejzajímavější blok přednášek podali zástupci Ústavu soudního inženýrství VÚT v Brně. Ing. et Ing. Martin Bilík představil principy nárazových testů, jejich použití, výsledky, měřicí techniku atd. V praktických ukázkách měli účastníci konference, možnost shlédnout živý cash test, kde byly provedeny dva čelní nárazy protijedoucích vozidel. Ředitel Ústavu soudního inženýrství Doc. Ing. Aleš Vémola, Ph.D. pak představil rozbor případové dopravní nehody a postupy jakými se stanovují rychlosti, postavení a střety vozidel. Z pozice soudního znalce pak nastínil všechny aspekty při vyšetřování dopravní nehody a jejich váhu pro určení příčiny a viníka dopravní nehody.

Ing. et Ing. Kateřina Bucsuházy z Centra dopravního výzkumu Brno pak prezentovala selhání lidských faktorů a nepozornost jako příčina dopravních nehod. Neméně zajímavou přednášku měl pak pplk. Ing. Tomáš Túrů, Ph.D z Univerzity obrany Brno, který uvedl trendy autonomního řízení u vojenských vozidel.

11. Zpráva z Valné hromady Asociace zkušebních komisařů

Ing. Bc. Martin Aujezdský

Zástupci AAČR se zúčastnili valné hromady Asociace zkušebních komisařů a dalších pracovníků na úseku registru řidičů konané dne 25.1.2019 ve Žďáru nad Sázavou. Celou VH moderoval předseda AZK Bc. Pavel Greiner. Jako hosté byli také přítomni zástupci PSA ČR, Besipu, CDV a Policie. Zástupce MDČR se z jednání omluvil. Pavel Greiner ve svém vystoupení představil cíle organizace spočívající především v pokračování a prosazování zájmů ve shodě s ostatními profesními spolky jako je AAČR, PSA, MDČR. Vyzdvihl přítom nutnost spolupráce a hledání konsensu všech spolků zejména při jednání s ministerstvem prosazování poslanceckých návrhů.

Z krátkodobých cílů navrhl rozdělit zkoušky na motocykl na dvě části a zavést možnost provést zkoušku více komisaři. Například tak, aby zkušební komisař, který není držitelem zkušebního průkazu na motocykl, mohl uchazeči o ŘP alespoň spustit závěrečný test z pravidel provozu. Další by potom zkoušel jen praktické jízdy.

Dále navrhl zrušení „Záznamu o zkoušce“. Tento byrokratický dokument jen zatěžuje práci ZK a nic nepřináší, popřípadě jej ponechat v elektronické podobě u žadatelů, kteří nepospějí.

Z dalších projednaných bodů potom prezentoval zrušení „Prolongace-přezkoušení“ zkušebních komisařů a ponechat jen pravidelné školení. Zde AAČR připomněla také nutnost pravidelného školení učitelů autoškol a to v rozsahu například jako u profesionálních řidičů.

Proběhla také bohatá diskuze přítomných se zástupcem CDV k výuce, výcviku a především závěrečným zkouškám zkušebních komisařů. Zde si mnoho ZK stěžovalo na neprofesionalitu až aroganci některých zkoušejících, kteří v mnoha případech sami nejsou ani držiteli příslušných řidičských průkazů.

Z dlouhodobých cílů Pavel Greiner vyzdvihl zvýšení prestiže zkušebních komisařů a s tím úzce související dosažení lepších pracovních příležitostí a finančního ohodnocení. Dále prosazuje také lepší informovanost ZK při změnách a usměrnění činnosti od institucí a školicích středisek. Souhlasí s propojením informačních systémů po celé ČR od autoškol, přes ZK až po registr řidičů. Přínosem by bylo odbourání byrokracie a načtení dat přímo z registru. Vyslovil také možnosti zavedení GPS monitoringu zkoušky (AAČR prosazuje už dlouhou dobu), rotace zkušebních komisařů a možnosti vytvoření nové zkušební organizace.

AAČR měla možnost na této valné hromadě vystoupit a tak prezentovala ve svém bloku projekt Autoškolského ombudsmana, činnost a cíle dosažené v roce 2018 společně s PSA a AZK.

Tato valná hromada byla také spojena s volbou nového Výboru spolku. Předsedou byl zvolen Bc. Pavel Greiner, místopředsedy se stali Bohumil Pohanka a Pavel Ctibor.



Otevřený dopis poslancům Parlamentu České republiky.

Praha 7. 1. 2017

Odborné stanovisko Asociace autoškol ČR, z.s. k návrhu novely zákona o silničním provozu – TISK 359 – „Zákaz jízdy nákladních automobilů v levém pruhu na dálnici.“

Vážený pane poslanče, vážená paní poslankyně,

Dovoluji si Vám, jako zástupce odborné veřejnosti (předseda Asociace autoškol ČR, z.s.) jménem našeho spolku zaslat vyjádření k tomuto návrhu a doporučení k úpravě textu. Mám za to, že návrh je sice podán v dobrém úmyslu, avšak jeho textace vyvolá celou řadu problémů a nezamýšlených důsledků. Jsem si vědom, že nejste autorem návrhu a právě proto si Vás dovoluji požádat o prostudování níže uvedeného textu, jako podkladu pro rozhodování při jeho projednávání.

Úvod

V bodě č. 1, kde se odůvodňuje potřebnost změny, je tvrzeno, že dosavadní omezení (aniž by bylo řečeno jaké) ponechává posouzení, zda řidič jede dostatečnou rychlostí na řidiči samotném s tím, že řidiči nákladních automobilů a kamionů jej nedodržují. Předkladatel má zřejmě na mysli ustanovení § 36 odst. 4 zákona:

„(4) Řidič nákladního automobilu o celkové hmotnosti převyšující 3 500 kg a řidič jízdní soupravy, jejíž celková délka přesahuje 7 m, nesmí předjíždět jiné vozidlo, pokud k jeho předjetí nemá dostatečnou rychlost, takže by omezil v jízdě ostatní vozidla svou výrazně nižší rychlostí jízdy.“

Toto pravidlo omezuje chování řidičů toliko při předjíždění a má zcela jednoznačně své opodstatnění. Jeho nedodržování je všeobecně známým faktem. Dalším faktem je to, že Policie ČR toto jednání nijak výrazně nesleduje a nepostihuje. Snad proto, že vyhodnocení protiprávnosti tohoto jednání je velmi subjektivní a neumožňuje vždy zjistit takový stav věci, o kterém nejsou důvodné pochybnosti (§ 3 správního řádu).

S ohledem na datum podání návrhu dne 20.12.2018, tedy 4 dny po kolapsu na dálnici D1 lze mít za to, že návrh byl podán právě proto, aby se do budoucna předešlo takovým situacím, kdy je dálnice v obou pruzích blokována kamiony a situace neumožňuje průjezd vozidel údržby dálnice a IZS. Pokud tomu tak skutečně je, potom je třeba konstatovat, že návrh ve skutečnosti tuto situaci vůbec neřeší a řeší něco úplně jiného, navíc s dopady na ty druhy vozidel, které vůbec nejsou problémové a tuto situaci nezapříčinily.

Analýza a dopady stávajícího textu návrhu:

Text stávajícího návrhu: ***„(5) Řidiči nákladního automobilu o celkové hmotnosti převyšující 3 500 kg a řidiči jízdní soupravy, jejíž celková délka přesahuje 7 m, je na dálnici zakázána v pracovních dnech od 6.00 do 22.00 hodin jízda v levém krajním jízdním pruhu určeném pro rychleji jedoucí vozidla.“***

- Zákon nedefinuje, co to je „levý krajní jízdní pruh určený pro rychleji jedoucí vozidla“

- Textace „na dálnici zakázána v pracovních dnech od 6.00 do 22.00 hodin jízda v levém krajním jízdním pruhu určeném pro rychleji jedoucí vozidla“ znamená zákaz jakékoli jízdy v tomto jízdním pruhu, tedy i při objíždění překážky nebo předjetí vozidla, které pojede extrémně pomalu z důvodu poruchy či při vlečení vozidla za účelem odstranění z dálnice.
- Zákaz používání levého krajního jízdního pruhu je již dnes uveden v § 12 odst. 2 (v obci) a odst. 4 (obecně). Vždy je tam však umožněno užití tohoto jízdního pruhu přinejmenším za účelem objíždění.
- Návrh dopadne i na takové soupravy vozidel, které mají nejvyšší povolenou rychlost 100 km/h (autobusy s přívěsem) či až 130 km/h (osobní auta a dodávky s přívěsem). Tyto soupravy v žádném případě běžný provoz na dálnici nebrzdí a neomezují.
- Má-li být řešen problém naznačený v úvodu, je třeba mezi výčet vozidel zařadit i autobusy o délce např. nad 7 m či jinak definované. Autobusy v karoseriích dodávkových automobilů není třeba jakkoli omezovat.
- S ohledem na specifikum národní úpravy a s ohledem na to, že toto pravidlo není upraveno Vídeňskou úmluvou o silničním provozu ze dne 8. listopadu 1968, nelze předpokládat, že se o tomto pravidle dozví i zahraniční řidiči.

Upozornění na faktický dopad návrhu:

Za předpokladu, že vůbec bude nová právní úprava respektována, dojde i za běžných povětrnostních podmínek k vytváření dlouhých kolon nákladních vozidel, které budou neprostupné jak pro vozidla, která z dálnice sjíždějí, tak i pro vozidla, která se na dálnici připojují, a to v celé její délce, nikoli pouze v oblasti Vysočiny.

V levém jízdním pruhu se pak vytvoří kolona těch vozidel, na které se zákaz nevztahuje, a to jedoucí rychlostí nejpomalejšího vozidla v jejím čele.

Nelze očekávat, že by si řidiči pomalu jedoucích osobních automobilů např. jedoucích rychlostí 100 – 110 km/h (To je pro celou řadu řidičů běžná cestovní rychlost pro dosažení nejlepší spotřeby vozidla, přičemž se nejedná o bezdůvodně pomalou jízdu) troufli zařadit se mezi blízko za sebou jedoucí nákladní vozidla. Tím by výrazně snížili rychlost jízdy v levém jízdním pruhu.

Tyto situace budou v řidičích nepochybně vyvolávat agresivní chování a způsobí celou řadu nebezpečných situací, které by jinak nenastaly.

Doporučení:


Pokud má návrh řešit problém, který je popsán v úvodu, potom lze doporučit návrh nepřijímat podle § 90 odst. 2 jednacího řádu a projednat jej ve výborech s tím, že v úvahu připadají například tyto varianty řešení:



Var. a) „Nulová varianta, návrh nepřijmout“

Za optimální variantu s ohledem na eliminaci rizik, spojených s nechtěnými důsledky lze považovat využití možnosti místní úpravy provozu na pozemních komunikacích prostřednictvím dopravního značení v kritických místech a důsledné vymáhání jejího dodržování ze strany Policie ČR a pomocí kamerových systémů.

Jako místní úpravu lze doporučit nikoli použití dopravní značky B 22a „Zákaz předjíždění pro nákladní automobily“, nýbrž dopravní značku IP 21 „Omezení v jízdním pruhu“ s vyobrazením dopravní značky B4 „Zákaz vjezdu nákladních automobilů“.

Výhodou je zejména srozumitelnost pro zahraniční řidiče.

IP 21		<p>Omezení v jízdním pruhu</p> <p>Značka vyznačuje počet a uspořádání jízdních pruhů a vyjadřuje pro určitý jízdni pruh omezení nebo nebezpečí vyplývající z užitého symbolu příslušné svislé dopravní značky.</p>
-------	---	---

B 4		<p>Zákaz vjezdu nákladních automobilů</p> <p>Značka zakazuje vjezd nákladním automobilům, tahačům přívěsu nebo návěsu a speciálním automobilům. Značka neplatí pro obytné automobily.</p> <p>Je-li na dodatkové tabulce nebo na značce pod symbolem nákladního automobilu uvedena hodnota nejvyšší povolené hmotnosti (uvádí se v tunách), platí značka pro vozidla o nejvyšší povolené hmotnosti převyšující tuto hodnotu. U jízdní soupravy je rozhodný součet nejvyšších povolených hmotností všech vozidel soupravy.</p> 
-----	---	---

Var. b) Obecné řešení pro souběžnou jízdu na dálnici

- § 36

„(5) Je-li na dálnici taková hustota provozu, že se vytvoří souvislé proudy vozidel, v nichž řidič motorového vozidla může jet jen takovou rychlostí, která závisí na rychlosti vozidel jedoucích před ním, mohou jet motorová vozidla souběžně (dále jen "souběžná jízda"); přitom se nepovažuje za předjíždění, jedou-li vozidla v jednom z jízdních pruhů rychleji než vozidla v jiném jízdním pruhu. V takovém případě řidič nákladního automobilu o celkové hmotnosti převyšující 3 500 kg, jízdní soupravy, jejíž celková délka přesahuje 7 m a řidič autobusu o celkové délce nad 7 m nesmí užít k jízdě levý krajní jízdní pruh. Pokud se již v tomto jízdním pruhu nachází, je povinen jej bezodkladně opustit. Ostatní řidiči, jedoucí v jízdním pruhu, do kterého řidič přejíždí, jsou povinni mu to umožnit, a to snížením rychlosti jízdy, popřípadě zastavením vozidla.“

Nevýhodou je skutečnost, že jde o obecnou úpravu provozu na pozemních komunikacích, o které se nedozví zahraniční řidiči.

Var c) Řešení pro kalamitní stavy

- § 36

„(5) Za sněžení, nebo je-li na dálnici v levém krajním jízdním pruhu souvislá vrstva sněhu, nesmí řidič nákladního automobilu o celkové hmotnosti převyšující 3 500 kg a řidiči jízdní soupravy, jejíž celková délka přesahuje 7 m a řidič autobusu o celkové délce nad 7 m na dálnici užít k jízdě levý krajní jízdní pruh. To neplatí při objíždění překážky provozu na pozemních komunikacích.“

Nevýhodou je skutečnost, že jde o obecnou úpravu provozu na pozemních komunikacích, o které se nedozví zahraniční řidiči.

Věřím, že se nad shora uvedeným textem zamyslíte, od původního návrhu odstoupíte a přijmete jiné, lepší řešení.

Tento návrh bude rozeslán zainteresovaným orgánům, spolkům a médiím.

Jménem spolku

JUDr. Ing. Ondřej Horázný v.r.
předseda Asociace autoškol ČR, z.s.



Všem povinným a nepovinným připomínkovým místům a všem subjektům zabývajícím se bezpečností provozu na pozemních komunikacích v České Republice

V Praze dne 3. února 2019

Hlavní teze a doporučení odborného stanoviska Asociace autoškol ČR, z.s. k návrhu novely zákona o silničním provozu podaného Ministerstvem dopravy 1. 2. 2019 do systému eKLEP:

Odkaz na kompletní materiál zde: <https://apps.odok.cz/veklep-detail?pid=KORNB8YDBH6N>

Asociace autoškol ČR jako nejvýznamnější spolek sdružující provozovatele autoškol, kteří mají v hlavní náplni práce vzdělávání řidičů, a to jak nových řidičů, tak profesionálů, se znepokojením reaguje na připravovaný návrh zákona, který nereflakuje ověřené přístupy nám blízkých okolních států ke vzdělávání i sankcionování řidičů.

1. Hlavní a zásadní nedostatky navrhované novely zákona v bodech:

a) Změny ve správním trestání

Návrh se zaměřuje na kosmetické, byť zdánlivě systémové změny sazeb za přestupky, přičemž tyto nejsou logické a neodpovídají plně závažnosti.

b) „Řidičský průkaz na zkoušku“ jako pouhé snížení počtu maxima bodů začínajícím řidičům

Pouhé zvýšení represivního přístupu k začínajícím řidičům bez edukativní části nezvýší jejich kvalitu v době zákazu řízení, možná dokonce zhorší jejich motorické návyky.

c) K preventivnímu působení bodového systému a možnosti informování o záznamu bodů

Princip bodového systému je založen na „obavě ze ztráty ŘP na základě vědomí o nedostatečném počtu bodů“. Stávající ani navrhovaný způsob tuto informovanost neřeší.

d) Absence výchovné práce s problémovými a ohroženými řidiči

Neuplatňovat pouze represii, ale v rámci správního trestání přijmout některé osvědčené instituty trestního práva, umožňující preventivní a výchovnou práci s ohroženým řidičem. Stejně tak v průběhu zaznamenávání bodů.

e) Umožnění řídit traktory po udělení řidičského oprávnění na nákladní automobil

Dne 19. 1. 2013 byla v souladu se směrnicí 2016/126/ES tato nelogická možnost zákonem zrušena a nyní se bez jakékoliv diskuze s odborným sektorem opět vrací. Navíc ve variantě možnosti řídit traktor s mnohatunovým přípojným vozidlem bez držení skupiny C+E.

2. Asociace autoškol ČR, z.s. doporučuje následující řešení (doplněno o podrobnosti v příloze):

Add 1 a) Změny ve správním trestání

Přepracovat skutkové podstaty přestupků a skutečně je odstupňovat podle závažnosti.

Add 1 b) Druhá fáze vzdělávání začínajícího řidiče po udělení řidičského oprávnění

(Přijmout rakouský model a edukativně a výchovně pracovat s mladým řidičem v období min. 1 roku po získání ŘP, dopravně-psychologický rozbor, praktické ověření jeho řízení v autoškole, nadstavbový kurz bezpečné jízdy.)

Add 1 c) Informování řidiče o udělení trestných bodů a jejich výši v okamžiku uložení sankce

Řidič musí vždy dostat informaci o záznamu každého bodu do svého bodového konta tak, aby jej

obava ze ztráty ŘP donutila bezpečněji a ohleduplněji řídit motorové vozidlo. Stát tuto informaci musí zajistit vhodným způsobem vždy s vydáním každého rozhodnutí.

Add 1 d) Výchovně a edukativně pracovat s ohroženým řidičem (namísto trestu zákazu činnosti a při dosažení určitého počtu bodů, např. 8 bodů z max. 12)

Řidič, kterému hrozí zákaz řízení či vybodování, by měl mít možnost získat tzv. „druhou šanci“ a „polepšit se“, tedy pracovat na zlepšení svého myšlení i kvality řízení. Může to být prostřednictvím tzv. „veřejně prospěšných prací v dopravě“, praktických a teoretických hodin v autoškole podle typu přestupků, dopravně-psychologický rozbor svých přestupků, atd. K represí přistoupit až po selhání preventivního působení.

Výsledkem bodového systému pak má být zodpovědný a ohleduplný řidič. Ideální je tedy dát mu povinnost sebereflexe ještě před odebráním ŘP tak, aby si uvědomil nutnost dodržovat stanovená pravidla silničního provozu a aplikoval je v praxi. Pokud se již vyboduje, měly by taktéž nastoupit shora naznačené instituty.

Add 1 e) Řízení traktorů se skupinou C

Zásadním problémem je přímý rozpor se Směrnicí 2016/126/ES v článku 4. Podrobnosti jsou uvedeny v příloze.

3. Závěrečné doporučení Asociace autoškol ČR, z.s.

Asociace autoškol ČR, z.s. důrazně doporučuje tento návrh novely zákona stáhnout z projednávání a kompletně jej přepracovat, protože připomínkové řízení ani pozměňovací návrhy nepovedou k dosažení deklarovaného cíle, tedy ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu v České Republice.

Věříme, že výše uvedené podněty budou přínosné pro přípravu nového návrhu změny zákona. Asociace autoškol ČR je připravena a odhodlána dále pracovat na zvýšení bezpečnosti silničního provozu formou zvyšování kvality vzdělávání řidičů v České Republice a na spolupráci na legislativních změnách.

Za výkonnou radu spolku
Asociace autoškol ČR, z.s.
Čajkovského 1
130 00 Praha 3

JUDr. Ing. Ondřej Horázný
předseda spolku

asociace@autoskol.cz
www.asociaceautoskol.cz

Příloha:

Detailní odborné stanovisko Asociace autoškol ČR, z.s. k návrhu novely zákona o silničním provozu – správní trestání, bodový systém a tzv. „řidičský průkaz na zkoušku“.



Ministerstvo dopravy ČR

Praha 22. 1. 2019

Teze Asociace autoškol ČR, Profesního společenství Autoškol a Asociace zkušebních komisařů k výuce, výcviku a zkoušení nových řidičů na základě názorů odborné veřejnosti z odborných seminářů konaných v roce 2018.

V roce 2018 uspořádala Asociace Autoškol ČR 2 významné semináře na témata „**Minimální standardy k provozování autoškoly – Vize 2020**“ a „**Komora autoškol v ČR**“, na jejichž základě máme pověření pracovat na změnách legislativy v oblasti autoškol, tak aby se zvýšila kvalita vzdělávání řidičů v ČR.

A. Vybrané navrhované změny aktuální legislativy, u kterých je zřetelně viditelný a rychlý efekt na kvalitu přípravy žadatele o ŘP a zkoušek žadatelů ŘP

- a. zpřesnění podmínek pro provozovnu (§ 8a)
- a. rozdělení praktické zkoušky MOTO na 2 části (na zkušební ploše, v provozu na PK)
- b. monitoring GPS u praktické zkoušky z jízdy
- c. monitoring GPS u praktické jízdy v autoškole
- d. povinné označení výcvikových vozidel (obch. jméno)
- e. jednotná informační povinnost o průběhu procesu výuky, výcviku a zkoušek

B. Systémové změny oboru vzdělávání řidičů na základě přínosů ověřených z ostatních zemí EU a výstupů z jednání EFA – Evropské federace Autoškol

1) Zvýšení minimálních standardů k provozování autoškoly

- a. Jednotná příprava učitelů v akreditovaných centrech
- b. Periodické roční školení učitelů autoškol
- c. Odpovědný zástupce autoškoly
- d. GPS monitoring praktické jízdy
- e. Elektronizace celého procesu výuky a výcviku
- f. Tzv. „kmenová vozidla“

2) Zavedení 2. fáze řidičského výcviku (tzv. „řidičák na zkoušku“)

3) Zavedení Komory autoškol v ČR

4) Zavedení opatření ke zkvalitnění závěrečných zkoušek

- a. Rotace zkušebních komisařů v rámci kraje
- b. Monitoring zkoušky GPS
- c. Kamerový záznam zkoušky jako opravný prostředek
- d. Právní statut zkušební komisaře
- e. Výrazně lepší odměňování zkušebních komisařů a jejich hierarchie a supervize
- f. Kompletní elektronizace celého procesu včetně propojení s výukou a výcvikem

5) Navrhované změny pro Ministerstvo dopravy

- a. Změna systému teoretických testů
- b. Jazykové mutace testů
- c. Veřejný registr autoškol
- d. Registr učitelů a výcvikových vozidel
- e. Zlepšení dozoru na provádění zkoušek
- f. Zvýšení personálního obsazení odboru 160 na MD

6) Učitel autoškoly

- a. Úprava minimálního věku učitele autoškoly (z 24 na 21 let)
- b. Úprava vzdělání pro učitele praktického výcviku (nejen technické obory u SŠ)

Za Asociaci Autoškol ČR
JUDr. Ing. Ondřej Horázný

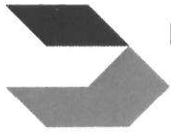


Za Profesní společenství Autoškol ČR
Jiří Myšák



Za Asociaci zkušebních komisařů ČR
Bc. Pavel Greiner





Ministerstvo dopravy

Ing. Ladislav Němec
náměstek pro řízení sekce dopravní

Praha 17. února 2019
Č. j.: 10/2019-160-AS/1

Vážení,

dovolte mi Vás pozvat na úvodní setkání pracovní skupiny k autoškolství, která se bude konat dne 14.03.2019 od 14 hodin v budově Ministerstva dopravy.

Cílem pracovní skupiny by měla být identifikace nedostatků v oblasti vzdělávání řidičů a případný návrh opatření, které by zlepšily situaci v českém autoškolství. Pracovní skupina složená ze zástupců Ministerstva dopravy a odborné veřejnosti by se měla scházet v pravidelných intervalech, na kterých by diskutovala výše uvedené.

Vzhledem k Vašemu zájmu o problematiku autoškolství bych byl velice rád, kdybyste se úvodního setkání této pracovní skupiny účastnili. Svoji účast laskavě potvrďte mému sekretariátu na e-mailové adrese sekretariat.300@mdcr.cz

S pozdravem

Rozdělovník:

1. Ing. Martin Kolovratník (mkolovratnik@gmail.com)
2. Karel Holl (karel.holl@volny.cz)
3. Jiří Myšák (autoskola@autoskolapodorlicko.cz)
4. Pavel Greiner (info@zkusebnikomisari.cz)
5. JUDr. Ing. Ondřej Horázný (asociace@autoskol.cz)