

# *Autoškolské noviny*



## *Srpen 2009*

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

*Vážení kolegové a kolegyně,*

*v minulém čísle jste byli pozváni na seminář ke 100 letům autoškolství v Čechách. Výběr z prezentací z tohoto semináře najdete v přiloženém CD*

*V červnu proběhlo v Bruselu zajímavé setkání na téma 3. směrnice o řídičských průkazech a výcvik na skupinu A, zaměřený zejména na postupný přístup k této skupině. Na CD najdete kompletní materiál a uvnitř čísla postřehy o této problematice. Vzhledem k tomu, že nové skupiny budou aktuální již za tři a půl roku, je načase se o věci začít vážně zajímat a diskutovat o nich.*

*V září proběhnou dva semináře: 21.9.2009 na téma „Nový zákon o pojišťovnictví“ a 25.9.2009 pro autoškoly zajímavější: „Novelizované pojištění odpovědnosti z provozu vozidla“ (viz též článek uvnitř čísla). Na oba semináře je pro členy AAČR sleva 300 Kč.*

*Bliží se termín konání valné hromady, na níž budeme volit zástupce do výkonné rady. Upozorňujeme, že účastníci VH musí mít zaplacený členský příspěvek na rok 2009.*

*Výkonná rada AA ČR*

## **Valná hromada 2009**

Valná hromada Asociace autoškol ČR, o.s. se bude konat v sobotu 31.10.2008  
v DK Dukla Pardubice, Gorkého 2573, 530 02 PARDUBICE.  
Začátek je v 9:00. Prezence již od 8:00.

Pozvánky na Valnou hromadu Vám pošleme poštou v průběhu září.

---

### **Metodický pokyn 9/2009-160-LEG**

Postup při registraci autoškoly, správní poplatky

V Praze dne: dubna 2009

Ing. Josef Pokorný v.r.  
ředitel odboru provozu silničních vozidel

#### **Čl. 1 Vydání registrace**

O vydání registrace k provozování autoškoly rozhoduje příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností podle místa provozovny žadatele.

Obecní úřad obce s rozšířenou působností vydá za splnění podmínek uvedených v § 2 odst. 2 zákona č. 247/2000 Sb., na základě písemné žádosti, registraci k provozování autoškoly.

V rozhodnutí o vydání registrace k provozování autoškoly obecní úřad obce s rozšířenou působností ve smyslu v § 4 odst. 1 zákona č. 247/2000 Sb. o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, uvede:

- a) obchodní firmu, včetně právní formy, sídlo a identifikační číslo, jedná-li se o právnickou osobu, nebo jméno a příjmení provozovatele autoškoly, datum narození, identifikační číslo, obchodní jméno a jeho trvalý pobyt; je-li ustanoven odpovědný zástupce, též údaje týkající se jeho osoby,
- b) označení výukových a učebních prostor,
- c) rozsah poskytované výuky a výcviku,
- d) lhůtu pro zahájení provozování autoškoly,
- e) technické podmínky provozování autoškoly.

Obecní úřad obce s rozšířenou působností rozhodnutí o vydání registrace k provozování autoškoly doplní o registrační listinu. Vzor registrační listiny s názvem: „Registrace k provozování autoškoly“ je uveden v příloze.

Obecní úřad obce s rozšířenou působností vybere správní poplatek za vydání registrace k provozování autoškoly ve výši 2 000,- Kč podle položky 28 písmeno a) sazebníku zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů.

#### **Čl. 2 Změna rozsahu registrace**

Obecní úřad obce s rozšířenou působností na základě oznámených změn v rozsahu poskytované výuky a výcviku rozhodne o změně údajů uvedených v rozhodnutí o vydání registrace k provozování autoškoly. Obecní úřad obce s rozšířenou působností k tomuto rozhodnutí vydá registrační listinu s uvedenými změnami v rozsahu registrace.

Obecní úřad obce s rozšířenou působností vybere správní poplatek za **změnu rozsahu registrace k provozování autoškoly** ve výši 1.000,- Kč podle položky 28 písmeno b) sazebníku zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů.

### Čl. 3 Ostatní změny v registraci

Obecní úřad obce s rozšířenou působností na základě oznámených změn údajů uvedených v § 4 odst. 1 písm. a) a b) zákona č. 247/2000 Sb., rozhodne o změně údajů uvedených v **rozhodnutí o vydání registrace k provozování autoškoly** a vydá novou **registrační listinu** s uvedenými změnami v rozsahu registrace.

Obecní úřad obce s rozšířenou působností za tyto změny v uvedeném rozsahu správní poplatek nevybírání, jak vyplývá z položky 28 sazebníku zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů.

### Čl. 4 Společná ustanovení

**Rozsahem registrace** se rozumí rozsah poskytované výuky a výcviku uvedený v rozhodnutí o vydání registrace k provozování autoškoly ve smyslu ustanovení § 4 odst. 1 písm. c) zákona č. 247/2000 Sb.

**Registrační listina** jejíž vzor s názvem: „Registrace k provozování autoškoly“ je uveden v příloze není veřejnou listinou. Je přílohou **rozhodnutí o vydání registrace k provozování autoškoly**, není-li stanoveno jinak a svým obsahem tvoří **výpis z rozhodnutí** o vydání registrace k provozování autoškoly, který si může provozovatel autoškoly vyvěsit v provozovně.

**Označení výukových a učebních prostor** musí být provedeno ve smyslu ustanovení § 17odst. 7 zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších změn, kde se uvádí: „Provozovna musí být trvale a zvenčí viditelně označena obchodní firmou nebo názvem nebo jménem a příjmením podnikatele a jeho identifikačním číslem, bylo-li přiděleno“.

Tento Metodický pokyn ruší znění článku č. 4 v upřesnění Metodického pokynu č.j.:10/2009-160-AS/2 ze dne 17. 02. 2009.

---

## K nové úpravě povinností účastníků dopravní nehody

JUDr. Pavel Bušta

Především nelze nevidět, že již tradičně každá novela zákona o silničním provozu, vedle toho, že řeší nedostatky způsobené novelou předchozí, zakotvuje problémy nové. Nejinak tomu je i u poslední, v pořadí již osmnácté novely tohoto zákona, provedené zákonem č. 274/2008 Sb., která nabyla účinnosti 1. ledna tohoto roku. Týká se to zejména změny úpravy § 47 zákona o silničním provozu, týkající se dopravních nehod.

Jak je dnes snad již všeobecně známo, až na některé výjimky neplatí povinnost účastníků dopravních nehod hlásit příslušníkovi Policie ČR dopravní nehodu, při níž nedojde k k usmrcení nebo zranění nebo k hmotné škodě převyšující zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí částku 100000 Kč. Motoristické veřejnosti to bylo falešně (nebo z hlouposti?) předkládáno jako zájem o její blaho. Ministr vnitra vehementně zdůrazňoval potřebu takto

„odbřemenit policii“ a zároveň zcela scestně tvrdil, že policie přece nebude pro soukromé subjekty, v daném případě pojišťovny, vyšetřovat dopravní nehody.

Věci se však mají úplně jinak. I přes heslo „pomáhat a chránit“ pan ministr (dnes již bývalý) zřejmě vůbec netušil, že uvedená úprava, kterou někteří policisté chápou, jako zákaz takové nehody šetřit, působí zcela opačně.

Tím, že policie nešetří značné množství nehod s hmotnou škodou nepřevyšující 100000 Kč se poškození dostávají do velmi svízelných situací při uplatňování nároků na náhradu škody, neboť se ne vždy dost dobře vypořádávají s důkazním břemenem, a to jak z hlediska právního základu, tak i rozsahu a výše škody. Pokud měli dosud problémy s uplatněním nároku ještě před rozhodnutím příslušného orgánu o dopravní nehodě, pak jsou dnes v situaci mnohem horší.

Zcela neodůvodněná je i rezignace Policie ČR na její povinnost nenechat bez povšimnutí žádný přestupek proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, zejména pak přestupek materiální povahy, jehož důsledkem je hmotná škoda způsobená jinému. Je-li řeč o odbřemeňování policie, pak lze v oblasti lidských zdrojů ušetřit tím, že nebudou houfně jezdit v policejních vozech tři policisté, aby dohlédli na „piráty silnic“, jako tomu bylo na jaře letošního roku v Praze, atd.

Pravdou je, že mnozí (chytřejší) účastníci dopravních nehod ušetří mnoho času mnohdy nekonečným čekáním na příjezd policisty, v jiných případech však dochází ke značnému vytváření neprůjezdnosti pozemních komunikací, když se účastníci dopravních nehod, nic netušíc o důležité povinnosti umožnit obnovení provozu na pozemních komunikacích, se dlouho bezradně pohybují na místě nehody než se vůbec zorientují, dohodnou, resp. nedohodnou, kdo nehodu způsobil, a místo dopravní nehody vyklidí. Uvedená povinnost bohužel jako by neexistovala, když mnohdy není respektována ani ze strany policie.

Na otázku, zda i v naznačených případech mohou účastníci dopravní nehodu ohlásit Policii ČR, lze odpovědět kladně. Účelné pak je zaznamenat situaci a stopy, včetně konečného postavení vozidel, musí-li být odstraněna. Policie ČR se v takových případech musí nehodou zabývat podle předpisů správního práva.

Kontroverzní je i nová úprava týkající se společného záznamu o dopravní nehodě v případech nepodléhajících ohlašovací povinnosti podle § 47 odst. 3 písm. g) zákona o silničním provozu. Povinnost podepsat tento záznam může stěžít splnit ten účastník dopravní nehody, který nesouhlasí se skutkovým stavem dopravní nehody popsaným druhým účastníkem nehody. Vůbec nesplnitelná je pak povinnost záznam o dopravní nehodě předat pojistiteli, když zákon nestanoví, o kterého pojistitele (pojišťovnu) se vůbec jedná. Že se jedná o zmatečné ustanovení svědčí další novelizační návrh zákona, který se nyní nachází na parlamentní půdě. Nedokonalá a permanentně novelizovaná právní úprava tak není v zájmu na bezpečném a plynulém provozu, neboť jedině stabilní právní řád je dobrým předpokladem odpovídajícího právního vědomí a úcty k zákonům.

---

## **Zajímavé brýle**

Karel Šťastný - Autoškola Krejča Mělník

Na valné hromadě asociace autoškol byl představen zajímavý výrobek který jsme si mohli jak prohlédnout tak vyzkoušet funkčnost aplikace.

Při úvahách vhodnosti využití k prevenci jsme si celkem jednoduše ve smyslu nabídky vypůjčili od vedení asociace soupravu brýlí navozujících alkoholové opojení.

První využití v praktickém předvedení jsme realizovali pro obohacení akce před setkáním s lektory brněnského CDV projekt CLOSE TO. Aplikovali jsme obdobu prostředí tak jak byl výrobek předveden na valné hromadě, to znamená zadání úkolu chůze po vyznačené přímce se zastavením na příčné čáře.

Druhou aplikací bylo pak pokus o uchopení předmětu – použili jsme skleničku a její přemístění na určené místo.

Obě připravené disciplíny se po překonání počátečního ostychu setkaly ve skupině mladých žáků soustředěné za tří autoškol se zájmem a tímto humorným způsobem navozené soutěže i se snahou žáků – budoucích řidičů, dokázat co nejlepší výsledek.

Jsem přesvědčen, jak ostatně vyplynulo i z následné diskuse, po té co si tato skupina měla možnost ověřit že taková hesla jako „já to vždy zmačknu i s alkoholem „ jsou pouze předsudkem a v námi inscenovaných zkouškách neuspěli – čili nezmačkli.

Dle našich zkušeností při předvedení aplikace alkoholového opojení i dalším skupinám nových žáků včetně starší generace se ukázka aplikace setkala jednak s příznivou odezvou žáků s hlubším uvědoměním si rizik nedostatečné kontroly jednání včetně mylného vnímání a vyhodnocení situace. V těchto souvislostech jsme přesvědčeni, že přispíváme dalším střípkem k pěstování pocitů vyšší odpovědnosti přístupu k silničnímu provozu našich žáků.

Dále jsme zařadili ukázkou aplikace brýlí i do osnovy školení řidičů tzv. referentů. Možnost vyzkoušení jsme zařadil do prostřední přestávky vyučování, čímž jsem v dalších hodinách dosáhl většího zájmu celého věkového spektra řidičů referentů jednoho velkého průmyslového podniku, kde pořádáme cca patnáct školení. Zcela neočekávaný zájem jsem postřehl u VIP managementu jedné průmyslové firmy, kde vyspělí techničtí a řídicí pracovníci a to jak muži tak ženy se opakovanými zkouškami brýlí pokoušeli o úspěšné zvládnutí jednoduchých úkonů. Touto ukázkou se též prokazatelně v kolektivu přesvědčili o nedostatecích a nepřesnostech ve vnímání a motorice úkonů pod imitovaným vlivem alkoholu.

Z uvedených našich poznatků vyplývá, že touto vhodnou pomůckou dokážeme uspět u celého věkového profilu jak klientů autoškoly tak i u řidičů kteří k nám chodí na pravidelná školení a dalším dílem přispět k uvědomění si nástrah a rizik která přináší alkohol do silničního provozu.

Zavedení půjčování těchto brýlí členům asociace, jakož i šíření platných zákonů na CD a podobných informací jsou neocenitelné příspěvky k usnadnění práce a zvyšování kreditu autoškol.

Pozn.: půjčení brýlí můžete dohodnout u p.Horázného nebo Křišťana

---

## **Zamyšlení nad desátou novelou zákona o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel**

*JUDr. Jan Kněžínek, Ph.D. \*)*

Inkoust z pera ústavních činitelů na posledních dvou novelách zákona o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel – zákonu č. 223/2009 Sb. a zákonu č. 227/2009 Sb.<sup>1</sup> – ještě ani pořádně nezaschnul, a už tu máme další, v pořadí již jeho desátou novelu. Ta vyplynula ze zákona č. 301/2009 Sb., který se sice původně omezoval na euronovelu zákona o civilním letectví,<sup>2</sup> avšak v průběhu projednávání v Poslanecké sněmovně se díky pozměňovacímu návrhu poslance K. Sehoře rozšířil také o novelu zákona č. 247/2000 Sb., týkající se zdokonalování odborné způsobilosti řidičů pro účely profesní způsobilosti podle části páté zákona.<sup>3</sup>

---

\*) **Tento článek vyjadřuje výlučně osobní názory autora.**

<sup>1</sup> Zákon č. 223/2009 Sb., kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o volném pohybu služeb, účinný od 28. prosince 2009, a zákon č. 227/2009 Sb., kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o základních registrech, účinný od 1. července 2010.

<sup>2</sup> Viz sněmovní tisk č. 590 (Poslanecká sněmovna Parlamentu, V. volební období, 2008, [www.psp.cz](http://www.psp.cz))

<sup>3</sup> O konečném rozsahu předmětu novely svědčí i její poněkud krkolomný název: zákon č. 301/2009 Sb., kterým se mění zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 216/2002 Sb., o ochraně státních hranic České republiky a o změně některých zákonů (zákon ochrany státních hranic), ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 634/1992 Sb., o ochraně spotřebitele, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 159/1999 Sb., o některých podmínkách

Novela bude účinná od 1. ledna 2010 a ve vztahu k zákonu č. 247/2000 Sb. se omezuje pouze na dva novelizační body, které však svým dopadem a především také tím, co na tuto úpravu může navazovat, mají potencionálně velmi výrazné důsledky. Novela se přitom omezuje pouze na rozšíření zmocňovacího ustanovení pro vydání vyhlášky Ministerstva dopravy a na úpravu oznamovací povinnosti provozovatelů školících středisek o probíhajícím zdokonalování odborné způsobilosti. Vezměme si však obě tyto změny hezky po pořádku.

### **1. Podmínky pro uznávání pravidelného školení**

Novelou zákona č. 247/2000 Sb. se rozšiřuje zmocňovací ustanovení v § 48 odst. 5 zákona, opravňující Ministerstvo dopravy k vydání prováděcí vyhlášky. Toto ustanovení dosud předpokládalo vydání vyhlášky, která by stanovila: a) učební osnovu pravidelného školení; b) obsah výuky v rámci pravidelného školení; c) nejvyšší počet účastníků kurzu pravidelného školení. Prováděcí úprava je obsažena v ust. § 11 vyhlášky č. 156/2008 Sb., o zdokonalování odborné způsobilosti řidičů.

Novelou se toto zákonné zmocňovací ustanovení rozšiřuje, a to tak, že nad rámec stávající úpravy předpokládá též vydání vyhlášky, která by stanovila „pravidla pro uznávání pravidelného školení“. Za touto poměrně nenápadnou (a obsahově také ne zcela jednoznačnou) formulací se přitom skrývá prostor, v jehož rámci může Ministerstvo dopravy podstatným způsobem zasáhnout do oblasti pravidelného školení a zejména do podmínek pro vydání průkazu profesní způsobilosti řidiče podle § 52c odst. 2 písm. b) zákona. Co by vlastně mělo být nově předmětem regulace vyhláškou? Podle předkladatele návrhu má tato novela směřovat k odstranění mezery v současné úpravě pravidelného školení.

Problém současné právní úpravy skutečně spočívá konkrétně v tom, že není zcela jasně upravena situace, kdy řidič sice absolvuje v průběhu pěti let všech 35 hodin pravidelného školení, jak mu to zákon v § 48 odst. 2 větě první ukládá, avšak nikoliv v rámci jednotlivých ročních kurzů, nýbrž koncentrovaně a tedy v rozporu s § 48 odst. 2 větou druhou zákona.<sup>4</sup> Může jít i o případ, kdy řidič, ať už z jakéhokoliv důvodu – objektivního či subjektivního, vynechá v jednom roce sedmihodinový kurz, který si posléze „nadělá“ v některém z dalších let. Svůj názor na tento problém jsem již dříve vyjádřil v komentáři k zákonu č. 247/2000 Sb.,<sup>5</sup> takže se nyní omezím pouze na stručnou rekapitulaci. Vycházím z přesvědčení, že popsáný problém současné úpravy lze plně vyřešit interpretací, a to ve vazbě na jiná zákonná ustanovení. Jedná se zejména o vazbu na již zmíněný § 52c odst. 2 písm. b) zákona, kde je upraveno vydání průkazu profesní způsobilosti řidiče, přičemž se zde stanoví, že žadatel o průkaz profesní způsobilosti řidiče je povinen doložit, že se „podrobil výuce v rámci pravidelného školení v plném rozsahu“. To jinými slovy znamená, že předmětem zkoumání, zda lze průkaz profesní způsobilosti vydat, má být rozsah absolvovaného pravidelného školení, který je zákonem dán právě povinnou výukou v rozsahu 35 hodin během pěti let. Tento „rozsah školení“ přitom zůstane zachován i v případě, kdy řidič se v některém roce nepodrobí pravidelnému kurzu v trvání sedmi hodin, pokud tento dílčí kurz absolvuje následně v dalších obdobích. Popsaný výklad přitom dává prostor i pro zohlednění takových nahodilých skutečností, jako je například dlouhodobá pracovní neschopnost řidiče, jeho pobyt v zahraničí (třeba i pracovní mimo EU) či ztráta zaměstnání, v jejímž průběhu řidič objektivně neví, zda ještě *pro futuro* bude práci řidiče vykonávat. Tento výklad navíc pomáhá překlenout i skutečnost, že v zákoně byla opomenuta transpozice ustanovení čl. 8 odst. 4 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/59/ES, podle kterého se osoby, jež přestaly

---

podnikání v oblasti cestovního ruchu a o změně zákona č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

<sup>4</sup> Ustanovení § 48 odst. 2 zákona č. 247/2000 Sb. konkrétně stanoví následující: „Řidič se zúčastní pravidelného školení v celkovém rozsahu 35 hodin do konce pátého roku od data vydání průkazu podle § 52c. Pravidelné školení je rozděleno do ročních kurzů v rozsahu 7 hodin.“

<sup>5</sup> BUŠTA, P. – KNĚŽÍNEK, J.: Zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel s komentářem, 2. aktualizované vydání, Praha: Lenka Buštová – Venice Music Production, 2008, zejména s. 72.

vykonávat své povolání řidiče, musí předtím, než se vrátí k výkonu tohoto povolání, zúčastnit kurzu pravidelného školení.<sup>6</sup> Je proto otázkou, zda doplnění zmocňovacího ustanovení bylo vůbec potřebné, respektive zda by nebylo vhodnější raději zákon doplnit o ustanovení, jež by transponovalo zmíněný čl. 8 odst. 4 směrnice 2003/59/ES.

Pokud by vyhláška Ministerstva dopravy, kterou k provedení doplněného zmocňovacího ustanovení bude třeba vydat,<sup>7</sup> vycházela z výše uvedených principů, nenastane v praxi žádný zásadní problém. Podmínky pro „uznávání pravidelného školení“ by se tedy podle mého názoru v podstatě měly omezit pouze na dva předpoklady, a sice zda všechny roční kurzy pravidelného školení byly uskutečněny v průběhu pěti po sobě následujících let, a dále zda poslední roční kurz pravidelného školení proběhl nejpозději v předcházejícím roce.

Pokud by vyhláška naopak stanovila další podmínky, například tu, že je třeba doložit absolvování dílčího sedmihodinového kurzu v každém z pěti roků, byla by situace výrazně komplikovanější. Kdyby vyhláška například stanovila, že pravidelné školení nebude uznáno tomu, kdo vynechal některý ze sedmihodinových ročních kurzů, třebaže po pěti letech je schopen doložit absolvování všech předepsaných 35 hodin, znamenalo by to v podstatě neřešitelný problém. Odhlédneme-li od takových případů, jako je dlouhodobá pracovní neschopnost, spojená s nemožností absolvovat v daném roce dílčí kurz pravidelného školení, pořád zůstává k řešení řada případů, kdy řidič ze subjektivních důvodů neabsolvoval dílčí kurz v daném roce a tento svůj prohřešek dodatečně zhojil v dalších letech. Ačkoliv tím porušil zákon (a zřejmě tím mj. naplnil skutkovou podstatu přestupku podle § 46 odst. 1 zákona o přestupcích<sup>8</sup>), nemělo by to být důvodem k nevydání průkazu profesní způsobilosti řidiče či k nějaké „dodatečnému“, zákonem neupravenému školení. V uvedeném případě totiž řidič objektivně byl proškolen, a to v zákonem vyžadovaném rozsahu, přičemž z materiálního pohledu je irelevantní, s jakým časovým rozestupem se tak stalo, pokud se vše vejde do zákonného limitu pěti let. Řidiči tedy lze uložit pokutu za přestupek, spočívající ve vynechání některého z dílčích sedmihodinových kurzů, pokud ale řidič nakonec, byť později, tento dílčí kurz spolu s ostatními dílčími kurzy absolvoval, nesmí být jeho prohřešek důvodem k odepření vydání průkazu profesní způsobilosti řidiče. Takové opatření by se totiž materiálně rovnalo sankci zákazu činnosti, kterou však zákon za porušení povinností stanovené v § 48 odst. 2 větě druhé zákona č. 247/2000 Sb. nepřipouští.<sup>9</sup> Při opačném výkladu, který bych považoval za nepřipustný, by totiž navíc ani nebylo zřejmé, jakým způsobem by mohl řidič své provinění proti § 48 odst. 2 větě druhé zákona č. 247/2000 Sb. odčinit. Při logice argumentů, které by byly takovou chybnou aplikací zákona nastaveny, by totiž ani nebylo možné uvažovat o vydání průkazu po dodatečné podstoupení zdokonalování odborné způsobilosti, neboť problém přetržení ročních kurzů by zůstal zachován, a to v extrémním případě po dobu 4 let. Ze všech právě uvedených důvodů by odepření vydání průkazu profesní způsobilosti řidiče tomu, kdo v žádosti o jeho vydání doložil, že absolvoval 35 hodin pravidelného školení, bylo nutné považovat za přístup, který neadekvátně zasahuje do práv řidiče, přesahuje zákonem vymezenou sankci za porušení zákona a v neposlední řadě také odporuje filozofii právní úpravy, u níž by racionální zákonodárce jistě nutně preferoval to, aby řidič na školení získal předepsané informace a mohl je by praxí uplatnit (materiální hledisko), namísto slepého lpění na požadavku, aby tyto informace získal v určitém roce (formální, či dokonce formalistické hledisko). Lze jen doufat, že podobnou filozofii bude ctít i Ministerstvo dopravy, až bude novou vyhláškou připravovat.

<sup>6</sup> Směrnice přitom za kurz označuje právě školení v rozsahu 35 hodin, jak to vyplývá z dikce přílohy I, oddílu 4 směrnice: „Povinné kurzy pravidelného školení pořádají schválená výcviková střediska. Musí trvat 35 hodin po celých pět let a být rozděleny alespoň do časových úseků trvajících vždy alespoň sedm hodin.“ Podle anglické, resp. německé jazykové verze: „Their duration must be of 35 hours every five years, given in periods of at least seven hours./ Die Dauer der Weiterbildung beträgt 35 Stunden alle fünf Jahre, die in Zeiteinheiten von jeweils mindestens sieben Stunden erteilt werden.“

<sup>7</sup> Z logiky věci půjde téměř jistě pouze o rozsahem drobnou novelu stávající vyhlášky č. 156/2008 Sb.

<sup>8</sup> Citace § 46 odst. 1 zákona o přestupcích: „Přestupkem je porušení i jiných povinností, než které jsou uvedeny v § 21 až 45, jestliže jsou stanoveny zvláštními právními předpisy včetně nařízení obcí, okresních úřadů a krajů.“ Za tento přestupek lze, pochopitelně individuálně posouzené podle závažnosti, uložit pokutu do 30 000 Kč.

<sup>9</sup> Za přestupek podle § 46 zákona o přestupcích zákaz činnosti uložit nelze.

## **2. Oznamovací povinnost školícího střediska**

Druhá ze změn, která díky novele zákona č. 247/2000 Sb. nabude účinnosti dnem 1. ledna 2010, se týká povinnosti provozovatelů školících středisek oznamovat úřadům skutečnosti související s konáním kurzů zdokonalování odborné způsobilosti. Podle současného § 51 odst. 1 písm. h) zákona má provozovatel školícího střediska tuto povinnost vůči obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností příslušnému podle jeho místa podnikání nebo sídla.<sup>10</sup> To je však úprava evidentně chybná, daná tím, že při projednávání původního vládního návrhu novely v Poslanecké sněmovně<sup>11</sup> byl uplatněn nedokonalý pozměňovací návrh. Vládou předložený návrh totiž vycházel z koncepce, podle které udělování akreditací školícím střediskům mělo být v působnosti obecních úřadů obcí s rozšířenou působností. Poslanecká sněmovna sice na základě doporučení hospodářského výboru<sup>12</sup> rozhodla o tom, že akreditace budou udělovat krajské úřady, ale tuto koncepční změnu nedostatečně promítla do všech souvisejících ustanovení novely.<sup>13</sup>

Aktuální novela, účinná od 1. ledna 2010, se tento problém snaží vyřešit, když podle nové dikce § 51 odst. 1 písm. h) zákona č. 247/2000 Sb. bude mít provozovatel školícího střediska oznamovací povinnost primárně vždy vůči krajskému úřadu, zatímco vůči obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností se oznamovací povinnost uplatní pouze v případech, kdy se jedná o vstupní školení. To zřejmě souvisí se skutečností, že obecní úřad obce s rozšířenou působností posléze provádí zkoušky absolventů vstupního školení podle § 52b zákona. Zavedení oznamovací povinnosti vůči krajskému úřadu se pak jeví jako nezbytné k tomu, aby krajské úřady mohly začít efektivně vykonávat svou působnost na úseku státního dozoru nad zdokonalováním odborné způsobilosti řidičů.

Porušení povinnosti informovat obecní úřad obce s rozšířenou působností zůstává i nadále správním deliktem podle § 56 odst. 2 písm. f) zákona, za který lze provozovateli školícího střediska uložit pokutu až do výše 100 000 Kč. Je však bohužel více než politováníhodným důkazem nízké úrovně normotvorby poslaneckými pozměňovacími návrhy, že porušení oznamovací povinnosti vůči krajskému úřadu podle nebude sankcionovatelné, neboť související ustanovení § 56 odst. 2 písm. f) zákona nebylo nijak novelizováno. S porušením oznamovací povinnosti vůči krajskému úřadu se v dané skutkové podstatě správního deliktu prostě a jednoduše nepočítá. Chyba v zákoně, která vznikla v roce 2007 v důsledku neúplného pozměňovacího návrhu v Poslanecké sněmovně, tak byla odstraněna – (opět) pozměňovacím návrhem v Poslanecké sněmovně – pouze za cenu vytvoření jiné, neméně závažné mezery v právní úpravě.

### **Závěr**

V pořadí desátá novela zákona č. 247/2000 Sb. ve mně vyvolává důvodnou pochybnost, zda vůbec měla být – navíc formou přílepku k obsahově nesouvisející novele zákona o civilním letectví – přijata. Nabízí se mi otázka, zda by právní úprava získávání a zdokonalování odborné způsobilosti neměla být – namísto nekonceptních, nedostatečně vyhodnocených a ve své podstatě nahodilých změn – podrobena důkladné analýze, po jejímž věcném i právním vyhodnocení by teprve došlo k předložení obsahově i formálně bezvadné novely, díky které by potom zákon mohl setrvat řadu let bez nutnosti přijímání dalších změn. Kladná odpověď na tuto otázku se však zřejmě nachází mimo společenskou realitu.

---

<sup>10</sup> Součástí oznámení je seznam přihlášených účastníků, místo, datum a čas zahájení výuky nebo výcviku. Oznámení se zasílá nejpozději 5 pracovních dnů před zahájením výuky nebo výcviku v rámci vstupního a pravidelného školení.

<sup>11</sup> Sněmovní tisk č. 185 (Poslanecká sněmovna Parlamentu, V. volební období, 2007, [www.psp.cz](http://www.psp.cz)).

<sup>12</sup> Pozměňovací návrhy obsažené v usnesení hospodářského výboru Poslanecké sněmovny č. 108 ze 17. schůze konané dne 12. září 2007 (T 185/1), resp. obsažené v souhrnném sněmovním tisku č. 185/2.

<sup>13</sup> Zákon č. 374/2007 Sb.



## „Stará vozidla“ pro skupinu C a D až do roku 2013 ?

Ing.Mgr.Ondřej Horázný

V roce 2008 vydala Evropská komise směrnici č. 2008/65/ES, která reaguje mimo jiné na technický pokrok. Celý text směrnice jste si mohli přečíst v AŠ novinách v říjnu 2008 a najdete ji na webových stránkách AAČR.

Směrnice je poměrně stručná a mimo jiné prodlužuje možnost používat výcviková vozidla zejména pro skupiny C,D a CE, která neodpovídají směrnici 2000/56/ES až do 30.zář 2013. Momentální stav v právní úpravě v ČR je takový, že tato vozidla podle aktuálního znění zákona č. 247/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů nebudou smět být v autoškole provozována po 30.9.2010. Jedná se zejména o vozidla IFA, LIAZ bez ABS a další. Skutečností je ovšem to, že někteří autoškoláci si po roce 2000, po účinnosti zákona č.247/2000 Sb. koupili nová vozidla, ale např. se 6 stupňovou převodovkou nebo délkou vozidla neodpovídající tehdy nové směrnici, či absencí ABS.

Zmíněná směrnice měla být zapracována do právního řádu členských států ES nejpozději do 30.zář 2003. Česká republika přistoupila k EU 1.5.2004. Tedy v době našeho vstupu do EU tyto podmínky již měly být součástí zákona č. 247/2000 Sb. Zcela jednoznačně vinou tehdejšího vedení ministerstva dopravy se tak nestalo. Došlo k tomu až přijetím zákona č.374/2007 Sb., současně s transpozicí směrnice o školení řidičů. Tím se ovšem doba 7 let, kdy se autoškoly měly připravit na vybavení novými, nikoli levnými vozidly, zkrátila na necelé 3 roky. Ti z nás, kdo chtěli provozovat školicí středisko pro řidiče a pokračovat v činnosti, kterou dosud provozovali, dostali na přípravu nového vozového parku opět díky laxnímu přístupu MDČR čas pouhých pár měsíců...

Je jisté, že výcvik na vozidlech se stárím, které se blíží věku veteránů není to pravé. Ovšem, co když má někdo v autoškole relativně mladé vozidlo, ale pouze se 6 rychlostmi? Pořizovací cena vysoko přes milion, dnes, navíc v době krize, k prodeji za nějakých 150 až 200 tisíc. A příští rok v září konec! Prodloužení se má přitom týkat všech vozidel, která byla používána k výcviku ke dni 18.7.2008.

Lhůta pro provedení této směrnice byla extrémně krátká, takže z hlediska délky legislativního procesu prakticky nespíitelná. Směrnice vyšla v úředním listu EU 28.6.2008 pod číslem L168, svazek 51 a směrnice měla být členskými státy provedena do 30.9.2008.

Ministerstvo dopravy ovšem na tuto směrnici nezareagovalo a ani k dnešnímu dni nezačalo činit žádné kroky ve věci transpozice. Pouze část směrnice, která se týká automatické převodovky byla zapracována jako poslanecký návrh do zákona, který touto dobou leží v poslanecké sněmovně.

Začátkem července se uskutečnilo jednání s odborem 150 MDČR. Jedním z témat byla i tato směrnice. Jednání byl za autoškoly přítomen p.Hlavatý (PSA) a p.Horázný (AAČR). Očekáváme, že se k tomuto problému ministerstvo postaví. Pokud by ministerstvo dopravy ve věci transpozice této směrnice bylo nečinné, potom bychom zvažovali další kroky.

### **Pro Vaši informaci:**

#### **Výběr z textu směrnice Komise 2008/65/ES ze dne 27. června 2008:**

##### **vzhledem k těmto důvodům:**

(5) Období stanovená v bodech 5.2 a 6.2.5 přílohy II směrnice 91/439/EHS se ukázala jako nedostatečná pro uspokojivé provedení nezbytných opatření. Mělo by se poskytnout dodatečné období.

(6) Směrnice 91/439/EHS by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna.

(7) Opatření stanovená touto směrnicí jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro řidičské průkazy,

### **PŘIJALA TUTO SMĚRNICI:**

#### **Článek 1**

Směrnice 91/439/EHS se mění takto:

c) V bodu 5.2 se poslední pododstavec nahrazuje tímto:

"Zkušební vozidla pro skupiny B + E, C, C + E, C1, C1 + E, D, D + E, D1 a D1 + E, která nejsou v souladu s minimálními výše uvedenými kritérii, ale která se užívala v okamžiku nebo před datem uvedeným v článku 3 směrnice Komise 2008/65/ES [18.7.2008], mohou být ještě používána do dne 30. září 2013. Požadavky týkající se nákladu přepravovaného těmito vozidly mohou členské státy provést nejpozději do dne 30. září 2013.

---

## Motocykly pro výcvik podle nové Směrnice.

Ing. Jan Černý

Vzhledem k tomu, že se stále častěji hovoří o možných změnách při výcviku nových řidičů motocyklů, uvádím v následujícím přehledu podmínek pro výcvik podle přepracované Směrnice EU o řidičských průkazech 2006/126/ES, která byla vydána v prosinci 2006 a do národních legislativ by měla být zavedena do konce r. 2011.

Tato Směrnice zavádí mimo jiné i nové rozdělení skupin pro motocykly a s tím i nově stanovuje parametry výcvikových vozidel. Protože termín zavedení se blíží, je vhodné tuto problematiku připomenout, aby si ti, kteří uvažují s obnovou cvičného motocyklu, mohli s předstihem vybrat vhodný stroj, který bude splňovat požadavky této Směrnice.

Takže nejprve nové rozdělení skupin. Směrnice zavádí nově **mopedy - skupina AM**, která je u nás již zavedena jako národní skupina. Jedná se o dvoukolová vozidla s konstrukční rychlostí do 45 km/h.

Další skupinou jsou **motocykly s postranním vozíkem nebo bez něj a motorové tříkolky**. Tato skupina se pak dále dělí na:

- a) **Skupina A1:**
  - motocykly s objemem válců do 125 cm<sup>3</sup>, s výkonem do 11 kW a poměrem výkonu ke hmotnosti do 0,1 kW/kg
  - motorové tříkolky s výkonem do 15 kW
- b) **Skupina A2:**
  - motocykly s výkonem motoru do 35 kW a s poměrem výkonu ke hmotnosti do 0,2 kW/kg a nikoli upravené z vozidla s více než dvounásobným výkonem
- c) **Skupina A:**
  - motocykly (tedy mimo výše uvedené)
    - podmínka: min. věk 20 let a minimálně dvouletá praxe na motocyklu skupiny A2.
    - od požadavku praxe lze upustit, pokud je žadateli alespoň 24 let
  - motorové tříkolky s výkonem přesahujícím 15 kW

Po zkoušky a tedy i pro výcvik budou muset být použita vozidla, která splňují následující minimální kritéria (bude možné přidat další ne je zpřísnit):

Skupina A1 : motocykl sk. A1 bez postranního vozíku s objemem válců nejméně **120 cm<sup>3</sup>**, schopný vyvinout rychlost nejméně 90 km/h

Skupina A2 : motocykl bez postranního vozíku s objemem válců nejméně **400 cm<sup>3</sup>** a výkonem motoru nejméně 25 kW (pozn.: lze předpokládat požadavek na zařazení do skupiny A2, viz výše)

Skupina A : motocykl bez postranního vozíku s objemem válců nejméně **600 cm<sup>3</sup>** a výkonem motoru nejméně 40 kW.

Pro skupinu AM Směrnice nepředpokládá zkoušku z dovedností a chování, ale členské státy ji mohou požadovat.

Podle mého názoru je velmi vhodné, aby si ti, co chtějí obnovit dosud používané cvičné motocykly, vybírali nové stroje již s přihlédnutím k tomuto novému rozdělení. Týká se to především motocyklů pro novou skupinu A, dosud A bez omezení.

---

## **CIECA workshop o požadavcích na kategorii A ve 3. Směrnici o řídičských průkazech**

(Překlad textu z webových stránek CIECA)

CIECA pozvala na 16. června 2009 zástupce Evropské komise, motocyklistickou veřejnost a zástupce členských zemí EU na workshop projednávající výcvik řidičů motocyklů a pravidla pro tento výcvik obsažená ve 3. Směrnici o řídičských průkazech, která budou platná od 19. ledna 2013.

Výzkum provedený CIECA v oblasti přístupových pravidel pro mopedy a motocykly odhalil značné rozdíly ve stávajících národních směrnících pro vydávání řídičských průkazů.

Evropská komise zdůraznila, že členské země mají při postupném přístupu z kategorie A1 na A2 a z kategorie A2 na A tři možnosti:

- nabídnout řidičům buď možnost výcviku nebo zkoušky
- zavést pouze výcvik
- zavést pouze zkoušku

Motocyklistická veřejnost dává přednost při postupném přístupu formě výcviku a je toho názoru, že výcvik klade větší důraz na následný výcvik a představuje menší překážku v přístupu na silnější motocykly.

Zástupci několika zemí zdůraznili, že kvalita jejich instruktorů řidičů a jejich celková dostupnost je nízká a z toho důvodu je zkouška řidičů při postupném přístupu tou nevhodnější volbou postupného přístupu.

Zdá se, že se již několik zemí rozhodlo, jaké možnosti výcviku nebo zkoušky nabídnou v rámci nových pravidel pro postupný přístup svým řidičům. Přechodně se však zdá, že země jako Estonsko, Nizozemsko, Švédsko a Malta se přiklánějí k možnosti zavedení zkoušek, Velká Británie bude nabízet možnost absolvování výcviku nebo složení zkoušky a Finsko s Francií pravděpodobně zvolí zavedení výcviku.

Byly předvedeny podrobné prezentace o výcviku instruktorů řidičů motocyklů a zkušebních komisařů (zástupci Norska, Spolkové republiky Německo, Nizozemska a Velké Británie).

Byla znovu zahájena bezpečnostní soutěž „CIECA BikeSafety competition“ s novým konečným termínem 1. prosince 2009. Vítěz bezpečnostní soutěže BikeSafety získá skútr Suzuki SIXteen 150 ccm. Další ceny zahrnují turistické zájezdy a vstupenky na závody.

Podrobná zpráva z workshopu, vystoupení zástupců zemí, zpráva o stanovisku a výzkumu je na internetové stránce **CIECA**.

---

## **Vítáme zájemce o bezpečnostní soutěž ve výcviku řidičů motocyklů CIECA BikeSafety!**

(Překlad textu z webových stránek CIECA)

Jízda na motocyklu by měla být funkční, bezpečná a přinášet radost. Na světě je v současnosti asi 313 milionů řidičů dojíždějících do zaměstnání, jezdcích na výlety nebo závodících na motocyklu, a nebo kteří jej využívají při svém povolání. Jak jsou však připraveni, aby se cítili na silnici bezpeční?

Nedávná mezinárodní konference pořádaná OECD (Organizace pro mezinárodní rozvoj, Lillehammer 2008) konstatovala, že “nedostatek zkušeností a nevyhovující výcvik nových řidičů představují hlavní faktory dopravních nehod”.

Anketa mezi instruktory řidiči motocyklů BikeSafety 2009 (viz níže) má za cíl získat nové náhledy na to, jakým způsobem může výcvik reagovat na hlavní faktory vzniku dopravních nehod motocyklistů. Jste instruktorem řidičů? Chcete situaci změnit? A chtěl byste vyhrát skútr **SUZUKI SIXteen 150 ccm**?

**Vyplňte a vraťte tento dotazník (v jazyce, který si zvolíte) do 1. prosince 2009 a a můžete vyhrát tyto ceny:**

- skútr SIXteen 150cc
- zájezd s průvodcem do továrny MV AGUSTA ve Varese, Itálie (včetně cestovních nákladů!)
- 2 vstupenky na závod MotoGP podle Vašeho výběru
- 2 vstupenky na závod Superbike podle Vašeho výběru

O vítězích soutěže rozhodne porota složená ze zástupců CIECA, FIM, ACEM a FEMA na začátku prosince.

**Pozn.: podrobné materiály a dotazník (i v češtině) ke zmíněné soutěži najdete na příloženém CD.**

---

### **Požadavky na výcvik skupiny A ve 3. směrnici a malé zamyšlení o budoucnosti výcviku nejen na skupinu A u nás.**

Ing.Mgr.Ondřej Horázný

16. června jsem se zúčastnil v Bruselu již zmíněného jednodenního „Workshopu“, či spíše mini kongresu na téma 3. směrnice o řídicích průkazech a zejména postupný přístup ke skupině A v této směrnici. Akci pořádala CIECA, tedy mezinárodní komise sdružující organizace pro zkoušení řidičů. CIECA působí na poli bezpečnosti provozu a zkoušení řidičů. CIECA sdružuje 49 organizací ze 40 zemí, které se zabývají zkouškami řidičů. Workshopu se účastnili zástupci Evropské komise, ministerstev, zkušebních organizací, dále pak F.I.M., výrobci motocyklů – SUZUKI a Harley Davidson, konečně zástupce autoškol – člen Hospodářské komory z Rakouska a jeden zástupce autoškol z ČR. Celkem bylo přítomno necelých 60 účastníků.

V Evropské unii existují dvě základní formy výcviku:

- žák jede na motocyklu sám a učitel jede za ním v autě nebo na jiném motocyklu
- žák jede na motocyklu s učitelem
  - o motocykl má druhá řídítka a brzdu se spojkou pro učitele (ČR a patrně Slovensko)
  - o motocykl má pouze brzdu se spojkou pro učitele (Norsko)

U nás se nyní hodně diskutuje o tom, co je lepší – sedět za žákem nebo za ním jet v autě. Mezi námi jsou zastánci obou variant a dalo by se říci, že obě strany mají svůj určitý díl pravdy.

### Jízda s žákem na motocyklu

- výhoda kontaktu se žákem
- možnost zásahu do řízení
- žák se musí od samého začátku přizpůsobovat spolujezdci, ač nemá zkušenosti ani s jízdou sólo
- žák může spoléhat na učitele, že mu pomůže
- nedostatek zkušených učitelů výcviku
- není nutné trávit mnoho hodin na výcvikové ploše
- není problém při jízdě ve velkoměstě
- při zkoušce je problém s nosností motocyklu
- komisař vidí a cítí všechny chyby žáka

### Jízda za žákem v autě

- učitel pozoruje žáka z větší vzdálenosti
- učitel nemůže ovlivnit jízdu jinak než slovně
- žák jede sám – snadnější ovládní motocyklu
- žák cítí při jízdě sólo větší odpovědnost
- větší teoretická náročnost na učitele
- je třeba důkladná příprava na výcvikové ploše (nedostatek ploch ve velkoměstech) a nejen tam
- problém při výcviku ve velkoměstě s intenzitou provozu a dosahem vysílačky – žák se může ztratit
- samostatná bezproblémová jízda při zkoušce
- komisař může přehlédnout drobné chyby

Pokusil jsem se nastínit některé plusy a mínusy obou variant. Na toto téma by bylo dobré **nastolit diskuzi jednak mezi námi autoškoláky**, ale hlavně ve vztahu k Ministerstvu dopravy, které bude novou právní úpravu chystat. Již teď je vidět, že to bude problém. Dá se očekávat, že se bude ze strany MD razit názor, že přinejmenším při zkoušce a poslední etapě výcviku pojedje žák na motocyklu sám.

Zřejmě bude rozumné prosazovat nějakou kompromisní variantu, která nevyloučí použití motocyklu s dvojím ovládním pro první a druhou etapu výcviku a případnou jízdu sólo ve třetí etapě. Otázka bude ovšem vždy se zodpovědností, zejména trestněprávní v případě dopravní nehody. Na tuto otázku jsem na workshopu nedostal uspokojivou odpověď. Byly tam zmíněny dvě naprosto protichůdné varianty, aplikované v členských státech EU v praxi: odpovídá žák kontra odpovídá učitel. Rozdílné varianty vyplývají z rozdílností mezi právními řády jednotlivých zemí. Logičtější je, aby při jízdě sólo měl odpovědnost žák, jakožto řidič. To ovšem předpokládá dobrou znalost pravidel provozu ze strany žáka, nejlépe kvalifikovaně ověřenou. Ověření by mohlo být nějakou formou přezkoušení v autoškolě před samostatnou jízdou s tím, že by o takovém přezkoušení existoval kvalifikovaný záznam. Na tomto základě by žák mohl jet sólo ovšem s patřičnou odpovědností. Součástí takového přezkoušení by potom bylo i kvalifikované písemné poučení ze strany autoškoly o právních důsledcích spojených s řízením sólo. Toto by mohla být cesta, jak vzbudit v žákovi potřebu důkladně se připravit a nepojmout autoškolu pouze jako překážku k získání „papíru“ o tom, že něco umí.

Výše uvedené rozčlenění výcviku by potom posílilo význam jednotlivých etap výcviku, které dnes existují velmi často pouze na papíře ve vyhlášece.

Samotný text 3. směrnice již byl před dvěma lety přílohou Autoškolských novin. Nyní jej pro oživení najdete na přiloženém CD včetně výběru materiálů z workshopu.

Začátkem července proběhlo na MD ČR neformální jednání odboru 150 a zástupců autoškol (Hlavatý, Horázný) mimo jiné na téma motocykly a 3. směrnice. Směrnice je na světě již dva roky a zatím se ještě nezačaly dělat žádné kroky v přípravě její transpozice. Vzhledem k různým mediálním výstupům ohledně budoucích variant výcviku řidičů skupin A1, A2 a A jsme diskutovali o výše zmíněných možnostech.

V rámci případně uvažovaných změn by bylo jistě vhodné diskutovat i o otázkách, jako například, zda by autoškoly měly poskytovat nadále prostory pro zkoušky prováděné obecním úřadem. V mnoha obcích se zkoušky provádí přímo na úřadě, přičemž zákon vyžaduje přítomnost učitele i při zkoušce z teorie. Opět se zde najdou protichůdné vzájemně se vylučující názory. Někdo by preferoval zkoušku v autoškolě celou, někdo zkoušku rozdělit a teorii na úřadě, jiný by zase viděl ukončení výcviku podobně jako u profesního školení „vysvědčením“ s tím, že termín zkoušky by si zajistil na úřadě žák sám. Autoškola by mu potom na vyžádání přistavila auto.

Další ožehavou otázkou je počet hodin výuky a výcviku. Nemá smysl se zde zabývat tím, jak a za kolik kdo pracuje. Pokud se někde šidí, je to na základě nabídky nízké ceny ze strany poskytovatele služby na

trhu a současně poptávky zákazníka po nízké ceně bez ohledu na obsah nabízené služby. Výcvik v řízení je obor, kde by vůbec neměla existovat jakákoli povinnost minimálních počtů hodin tak, jak je tomu dnes. Naprosto zásadním kritériem musí být to, co žák předvede při zkoušce. Pokud bude státní správa fungovat tak, jak má, jistě pro ni nebude problém ohlídat si kvalitní práci cca 500 zkušebních komisařů ve 14 krajích, tedy v průměru 35 komisařů na jeden kraj. Zejména by bylo vhodné, aby se státu, resp. MD podařilo, aby zkouška a zejména její hodnocení na různých místech ČR bylo opravdu srovnatelné ve skutečnosti, nikoli pouze na papíře.

Selekci mezi autoškoly by nepochybně měl vytvořit zákazník na trhu. Ovšem nikoli za podmínky, kdy všichni musí nabízet službu s identickým obsahem a přitom mnohdy s rozdílem ceny i 100 % ... Pro možnosti odlišení nabídky jednotlivých autoškol by například v každé etapě výcviku mohlo být stanoveno rozpětí počtu hodin tak, aby nabídka výcviku mohla být variabilní, včetně „pravidel“ pro postup do dalších etap výcviku z hlediska nabytých dovedností. Nechci být idealista, ale domnívám se, že přinejmenším nikoli zanedbatelná část žáků má za cíl umět dobře řídit, nikoli získat na to „papír“. Pokud učitel žákovi po prvních 7 hodinách vysvětlí, že ještě do druhé etapy jít nemůže, protože neumí to a to, jistě je to naprosto srozumitelné. Pokud mu vysvětlí, že na dálnici do 3. etapy nemůže, protože ještě nejede samostatně bez zásahů učitele do řízení obcí padesátkou, také to žák pochopí. Pokud ovšem učitel v tom lepším případě odjede a odškrtná všech 28 hodin bez ohledu na schopnosti žáka a „šup na zkoušky, třeba propadni a dokupuj si“, jistě to není ono. A to nehovoříme o tom, kdy odškrtná všechny a odjede méně. Možná by stála za úvahu revoluční myšlenka stanovit dnešní učební osnovu pouze jako doporučenou. To by vzalo vítr z plachet mnoha nepoctivcům.

Toto by jistě mohla být témata, která by nás měla zajímat pro budoucnost naší práce. Jedná se o problémy, o kterých se často hovoří, ale vždy neoficiálně. Zkuste se prosím nějak zapojit do takové diskuze ať již třeba formou vystoupení na valné hromadě nebo v diskuzi na webu Asociace autoškol, či článkem do těchto novin.

---

## Výcvik na motocyklech v ČR

Ing. Pavel Zych

V poslední době se stále častěji začíná mluvit o možných úpravách v oblasti výcviku uchazečů o řídičská oprávnění na motocykly. Vzhledem k tomu, že změny by se měly dotknout zejména způsobu výcviku a tím i případných úprav na motocyklech, jedná se o dosti důležitou otázku. A navíc takovou, která se dotýká mnohem většího počtu učitelů a autoškol, než stále živá školící střediska. Proto by bylo potřebné, aby se stala i jedním z hlavních bodů jednání na příští valné hromadě.

Zásadním bodem případných změn je především způsob výcviku uchazečů o ŘO na motocykl. Jestli zůstane zachován současný stav (žák i učitel spolu na jednom motocyklu s dvojitým ovládním) a nebo žák jedoucí sám podle pokynů předávaných na dálku učitelem jedoucím v jiném vozidle. Při argumentaci pro změny by se měla, podle mého názoru, odsunout do pozadí skutečnost, že jsme jedněmi z mála kde se vyučuje jízdou ve dvojici. Vůbec totiž nemusí platit, že co je české, to je špatné. V minulosti jsme měli metodicky řízené autoškoly, často dobře vybavené včetně trenážerů a cvičišť, a patřili jsme ke špičce. Dnes máme soukromé tak jak je tomu většinou kolem nás, ale řešíme v mnohem větším rozsahu problémy s kvalitou výcviku, dodržováním jeho rozsahu a poctivostí vůbec. Nicméně mám za to, že kvalitu přípravy motorkářů neovlivňuje zásadním způsobem jestli se jezdí ve výcviku ve dvojici a nebo ne. Pokud budou nadále platit současné podmínky, umožňující např. výcvik a získání ŘO na skupinu A21 i člověku, který nemá absolutně žádnou praxi a neudržel by rovnováhu ani na kole a podle zákona musí hned od první hodiny sednout na motorku o výkonu klidně přesahujícím i 100 kW, tak je chyba někde úplně jinde. A skutečnost minimálního vymáhání práva v silničním provozu negativní situaci u motorkářů v provozu jenom umocňuje.

Hned na začátku dalších úvah řeknu, že jsem spíše zastáncem aktuálního stavu. A to i navzdory tomu, že mám za sebou přes 200 tis.km za žákem na motorkách a jízda sólo či v automobilu by pro mě jistě byla pohodlnější a bezpečnější. Mám-li na prvním místě kvalitu a intenzitu výcviku a bezpečnost žáka, vychází mi současnost jako výhodnější. Mám neustále dokonalý přehled o tom, co žák dělá a mohu na to ihned reagovat. Kromě dodržování pravidel se to týká hlavně chyb v zacházení s motocyklem a technice jízdy. Po mnoha letech zkušeností je pro mě ale nejdůležitější možnost „zachránit“ rizikové situace. Výcvik na motocyklu je velmi podobný výcviku v automobilu. Žáci se dopouští stejných chyb a víme, že zásah učitele do řízení není nic výjimečného a občas k němu musí dojít dokonce i při zkouškách. Uvažuje někdo tom, že z automobilů vymontujeme pedály a nebo že žáci budou jezdit sami? Doufám, že nikoliv. A to přitom v autě nejde upadnout

a vůbec bezpečnost v autě je úplně jinde. Možnost zranění se o druhá řídítka a jeho četnost je, myslím, zcela zanedbatelná ve srovnání s následky nehod motocyklů bez nich.

V současné době máme ve výcviku kolem 25ti motorkářů. Zajímal mě jejich názor a tak jsem se jich zeptal nezávisle jaký způsob by si zvolili, kdyby měli na výběr. Dvacet tři z nich jízdu s učitelem především kvůli možnosti zásahu v nouzi, jednomu by to bylo jedno a jeden (šestnáctiletý na A1) jízdu sólo. Jednou z dotazovaných byla uchazečka o A21 a výcvik absolvovala se synem na A1. Jejím stanoviskem je, že pokud by syn měl jezdit ve výcviku na motorce sám, vůbec by mu jej nedovolila absolvovat. Nabízí se tedy i úvaha, jestli někdo nechce lidem nutit něco o co příliš nestojí s argumentací, že on ví nejlépe co je pro ně nejlepší.

Argumentů a otázek pro a proti bude jistě celá řada. Na závěr bych zmínil alespoň některé věcné, které mi připadají důležité:

- především právní odpovědnost. Pokud nás někdo žene do odpovědnosti za sólo žáka na motocyklu, řeže pod námi větev a tlačí nás do obrovského rizika, které bude na pováženou vůbec podstupovat.
- kolik bude stát nutná úprava všech motorek, kdo jí bude dělat, dovážet apod.
- bude docházet k pádům. Dochází k nim i nyní, ale zcela výjimečně. Většinu případů se podaří ještě zachránit. Dokážete si představit výši škody na motorce skupiny A21? Osobně používám Yamahu Fazera a jen kapotáž a stupačky a můžeme mluvit řádově o desítkách tisíc. Pojistky budou k nezaplacení. Nakoupíme kvůli tomu bezcenné staré motorky?
- kolik autoškol má k dispozici takové cvičné plochy, aby byly k dispozici pro řadu hodin výcviku samostatně jezdících žáků a v odpovídající kvalitě a na kterých by případně i kdykoliv mohly probíhat zkoušky? Tímto nemám na mysli autoškoly bez zázemí, kterým je všechno jedno.
- není řešen ani diskutovaný problém nedostatku kvalitních učitelů. Ti by naopak museli odvádět spíše ještě kvalitnější a náročnější práci, pokud by jim žáci měli „přežívat“ i bez možnosti zásahu ze strany učitele.

---

## **Zrychlené odpisy pro majetek pořízený od 1.1.2009 do 30.6.2010**

**Ing.Mgr.Ondřej Horázný**

V červnu 2009 nabyl účinnosti zákon, který umožní zrychlený odpis majetku, což je přínosné zejména u odpisů osobních aut, které bude možno odepsat namísto za 5 let již za 24 měsíců.

Zde je výběr ze zmíněného zákona:

**216/2009 Sb.**

**ZÁKON**

ze dne 17. června 2009,

**kterým se mění zákon č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony**

11. V § 24 se doplňuje odstavec 15, který zní:

„(15) Nájemné u finančního pronájmu s následnou koupí najatého hmotného majetku odpisovaného podle § 30a se uznává jako výdaj (náklad) podle odstavce 1 za podmínky, že

a) doba nájmu u hmotného majetku odpisovaného vlastníkem (pronajímatelem) podle § 30a odst. 1 trvá nejméně 12 měsíců a u hmotného majetku odpisovaného podle § 30a odst. 2 trvá doba nájmu nejméně 24 měsíců; doba nájmu se počítá ode dne, kdy byla věc nájemci přenechána ve stavu způsobitelném obvyklému užívání,

b) po ukončení doby nájmu následuje bezprostředně převod vlastnických práv k předmětu nájmu mezi vlastníkem (pronajímatelem) a nájemcem a

c) po ukončení finančního pronájmu s následnou koupí najatého hmotného majetku zahrne poplatník uvedený v § 2 odkoupený majetek do svého obchodního majetku.“.

16. Za § 30 se vkládá nový § 30a, který včetně nadpisu zní:

„§ 30a

#### Mimořádné odpisy

(1) Hmotný majetek zařazený v odpisové skupině 1 podle přílohy č. 1 k tomuto zákonu pořízený v období od 1. ledna 2009 do 30. června 2010 může poplatník, který je jeho prvním vlastníkem, odepsat rovnoměrně bez přerušení do 100 % vstupní ceny za 12 měsíců.

(2) **Hmotný majetek zařazený v odpisové skupině 2** podle přílohy č. 1 k tomuto zákonu **pořízený v období od 1. ledna 2009 do 30. června 2010** může poplatník, který je jeho prvním vlastníkem, **odepsat bez přerušení do 100 % vstupní ceny za 24 měsíců**, přitom za **prvních 12 měsíců** uplatní odpisy **rovnoměrně do výše 60 % vstupní ceny** hmotného majetku a za dalších bezprostředně **následujících 12 měsíců** uplatní odpisy **rovnoměrně do výše 40 % vstupní ceny** hmotného majetku.

(3) Odpisy podle odstavců 1 a 2 se stanoví s přesností na celé měsíce; přitom poplatník má **povinnost zahájit odpisování počínaje následujícím měsícem po dni, v němž byly splněny podmínky pro odpisování**. Při zahájení nebo ukončení odpisování v průběhu zdaňovacího období lze uplatnit odpisy pouze ve výši připadající na toto zdaňovací období. Odpisy se zaokrouhlují na celé koruny nahoru.

(4) Mimořádné odpisy hmotného majetku podle odstavců 1 a 2 nelze uplatnit u hmotného majetku odpisovaného podle § 30 odst. 4 a 5.

(5) Technické zhodnocení hmotného majetku odpisovaného podle odstavců 1 a 2 nezvyšuje jeho vstupní cenu. Ukončené technické zhodnocení se zařídí do odpisové skupiny, ve které je zaříděn hmotný majetek, na kterém je technické zhodnocení provedeno, a odpisuje se jako hmotný majetek podle § 26 až 30 a § 31 až 33.“.

Čl. II

#### Přechodná ustanovení

7. Ustanovení § 24 odst. 15 zákona č. 586/1992 Sb., ve znění účinném ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona, se použije na majetek, který je předmětem smlouvy o finančním pronájmu s následnou koupí najatého hmotného majetku uzavřené ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona do 30. června 2010 a který je v tomto období přenechán nájemci ve stavu způsobilém obvyklému užívání. Ustanovení § 24 odst. 15 zákona č. 586/1992 Sb., ve znění účinném ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona, nelze použít na dodatky ke smlouvám o finančním pronájmu s následnou koupí najatého hmotného majetku uzavřeným do dne nabytí účinnosti tohoto zákona.

**Pozor !** Pro tyto zrychlené odpisy je za účelem většího daňového odpisu uplatněného pro rok 2009 výhodnější nákup nového vozu naposledy v srpnu. Pokud bude vůz koupen v září, výhoda rychlejších odpisů se projeví výrazně až v roce 2010. tyto odpisy jsou konstruovány měsíčně, zatímco klasické odpisy ročně ! Doporučuje se informovat se vždy na konkrétní případ u daňového poradce.