

Autoškolské noviny



Květen 2010

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,

přinášíme Vám opět noviny se zajímavými informacemi z autoškolství. Spolu s tímto číslem dostáváte publikaci „Zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel s komentářem“ autorů JUDr. Pavla Bušty a JUDr. Jana Kněžíňka, PhD. Jedná se o třetí vydání, které reaguje na aktuální právní stav. Pokud máte zájem o doobjednání dalších výtisků, najdete uvnitř novin objednávku. Publikaci obdrží všichni členové, kteří splnili svoji základní členskou povinnost a zaplatili členský příspěvek v roce 2009 a noví členové v roce 2010.

V souladu se záměrem pořádání odborně zaměřených seminářů v roce 2010 jsme připravili odborný seminář, zaměřený na novou právní úpravu uložení a zajištění nákladu. Vzhledem k tomu, že se nám podařilo zajistit špičkového odborníka na tuto problematiku, dále s ohledem délku semináře, na náklady na seminář a předběžný zájem nebude cena za seminář tak nízká, jako je tomu u podobného semináře naší konkurence. Navíc náš seminář, který dlouhodobě připravujeme je speciálně zaměřen na novou právní úpravu účinnou od 1.1.2011, nikoli pouze na ovládání vozidla ve vztahu k nákladu na vozidle. Nicméně i tato cena se nevymyká z cen srovnatelných odborných školení. Věříme dále, že získané informace pro Vás budou konkurenční výhodou při školení v nové sezóně 2010/2011.

Výkonná rada AA ČR

Členský příspěvek pro rok 2010

Ing. Jan Černý

Jednou z povinností člena AA ČR, o.s. je včasné zaplacení členského příspěvku. Termín pro zaplacení příspěvku 31.3.2010 již uplynul. Pouze jeden z našich členů požádal o posunutí termínu k zaplacení členského příspěvku z důvodů naprostého nedostatku žáků a tedy nedostatku finančních prostředků. Přestože částka za členský příspěvek není nijak závratná, lze tomu rozumět. Výkonná rada proto žádá všechny ty členy AA ČR, o.s. kteří dosud příspěvek nezaplatili, **aby tak učinili nejpozději do 30.6.2010**. Po tomto termínu budeme připravovat nové členské karty.

Členové, kteří ke dni uzávěrky novin nezaplatili členský příspěvek mají v novinách na připomenutí složenku.

Platbu členského příspěvku proveďte, prosím, **převodem na běžný účet číslo 6555060207/0100**. 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.

Noví členové, kteří dosud nemají přidělené členské číslo, uvedou své IČO. Dodržením těchto instrukcí usnadníte identifikaci a zaevidování vaší platby.

Ti členové, kteří ke dni uzávěrky těchto novin členský příspěvek nezaplatili, najdou v tomto čísle předtištěnou složenku, na které je Vaše členské číslo již jako variabilní symbol uvedeno. **Přesto VR žádá členy o provedení platby bezhotovostně, tedy převodem z účtu podle výše uvedených pokynů**. Usnadníte tak zaevidování Vaší platby a předejdete omylům.

Seminář pro učitele řidičů na motocyklech.

Ing. Jan Černý, člen VR AA ČR o.s.

Za nádherného počasí se v sobotu 17.4.2010 uskutečnil naplánovaný seminář pořádaný AA ČR o.s. pro své členy, zaměřený na moderní metody pro výcvik řidičů motocyklů. K účasti na semináři se přihlásilo 13 učitelů ze sedmi autoškol. Dvě AŠ se předem omluvili, ale na seminář přijeli ještě další čtyři učitelé.

Pozvání na seminář přijali také čtyři zkušební komisaři (Tábor, Žďár n.S., Kolín) a dále Mgr. Bezděkovský z MD a p. Malý z Pardubic z centra pro přípravu zkušebních komisařů.

Bylo potěšující, že někteří učitelé přijeli na motocyklech, přestože ráno nebylo zrovna moc teplo.

Po zahájení semináře přednesl p. Matouš Landa, spolupořadatel semináře, prezentaci moderních metod přípravy začínajících řidičů na autocvičišti. Při přípravě byly využity poznatky z metodiky CDV, kterou nám pracovníci CDV poskytli a rovněž zkušenosti z praktických zkoušek ve Žďáru n. S. Ve své přednášce popsal postup přípravy svých žáků na autocvičišti s tím, aby tito získali základní návyky pro jízdu na motocyklu. V prezentaci byly zahrnuty i fotografie jednotlivých činností z výcviku žadatelů i ze zdokonalovacích kurzů, které organizuje pro zájemce z řad motorkářů. Současně bylo prezentováno použití moderních komunikačních prostředků používaných při výcviku jak na bázi BT, tak i klasických kabelových komunikátorů. Oba typy komunikátorů mají jistě své uplatnění při výcviku řidičů motocyklů.

Poté presentoval ing. Pohanka, ZK ze Žďáru nad Sázavou, jak postupuje při zkouškách řidičů motocyklů. Seznámil přítomné s tím, jaké úkony musí žadatel provést při první části zkoušky (ustrojení, přemístění motocyklu tlačněním, pomalá jízda se sledováním ZK v zrcátku, otočení kolem

kužele, pomalý slalom, zastavení na určeném místě, průjezd úzkým místem, rychlý slalom, průjezd 8, zastavení vozidla na stopce s ukázkou levou rukou před odbočením – nutno vyřadit na neutrální, slalom a zajetí na určené místo). Žadatel se nesmí s výjimkou zastavení a otáčení kolem kužele dotknout nohou země. Na průjezd má dva pokusy, komisař jej předem seznámí s trasou a průjezd celé trasy mu ukáže. První část zkoušky se provádí na dopravním hřišti, autoškoly mají možnost přístupu a tréninku.

Spolu s touto prezentací zde ing. Pohanka přítomně informoval se svými zkušenostmi s používáním digitálního oka – kamery při zkouškách v automobilech. Přestože použití tohoto zařízení bylo předmětem únorového semináře, i zde byly výstupy z tohoto zařízení puštěny a p. Pohanka mohl říci své zkušenosti z cca 3 měsíčního používání. V současné době se na MěÚ Žďár n. S. projednává nákup vlastní kamery. Díky kladným zkušenostem se předpokládá nákup vlastní kamery i ve školícím středisku pro komisaře v Pardubicích, kde by bylo využitelné při přípravě komisařů.

Po výše uvedených prezentacích se rozpoutala velmi živá diskuse o problematice výcviku řidičů motocyklů a dále následovaly praktické ukázky na vytyčených trasách na autocvičišti. Ti, co přijeli na motocyklech, si zde pod vedením a dohledem Matouše Landy mohli sami na vlastní kůži vyzkoušet, jaké to je projet vytyčené trasy pro pomalou jízdu rychlostí chůze, pomalý slalom, rychlý slalom osmičku, brzdění na přesnost a rizikové brzdění a nakonec i úhybný manévr. Ukázky z praktických jízd jsou na fotografiích, které jsou k dispozici na níže uvedeném odkazu.

Podle reakcí účastníků lze tento seminář hodnotit velmi pozitivně, jen škoda, že se jej účastnilo pouze 13 učitelů, z toho jen sedm s vlastním motocyklem. Velmi kladně lze hodnotit i zájem ze strany zkušebních komisařů a podporu takovým snahám vyjádřil i Mgr. Bezděkovský z MD. V probíhajících debatách během semináře bylo poukazováno na nutnost sjednotit metodiku pro zkoušky nových řidičů včetně sjednocení postupu jednotlivých komisařů, aby pokud možno nedocházelo k excesům. Ze zkušeností přítomných komisařů jasně vyplynulo, že vše je odvislé na vzájemné komunikaci mezi autoškolami a zkušebními komisaři, ale také zde byl vysloven názor, že by komisaři měli mít vlastní zkušenosti z provádění přípravy řidičů. Rovněž bylo poukazováno na nutnost důsledné kontroly činnosti komisařů při vlastních zkouškách, kdy by měli být kontrolováni zkušenými supervizory. Stejně tak by se měla provádět kontrola praktické práce učitelů v autoškolách. Takovýto kontrolní systém by jistě přispěl ke zkvalitnění přípravy nových řidičů a ke zkvalitnění úrovně zkoušek. Nemalý prostor je i pro lepší a náročnější přípravu jak zkušebních komisařů (např. zavedení akreditací na jednotlivé skupiny ŘO), ale i učitelů autoškol.

Proběhlý seminář jasně ukázal na nutnost i dále realizovat podobné semináře, jen je potřeba tématiku více prezentovat. Za klad semináře lze považovat i to, že byl projeven zájem komisařů o podobné akce. Možnost realizace seminářů bude prezentována na webu školícího střediska a pokud bude ze strany zkušebních komisařů zájem, bude realizován obdobný seminář zaměřený na komisaře.

Fotografie ze semináře jsou k dispozici na webu na adrese:

http://autoskolak.rajce.idnes.cz/2010-04-17_Seminar_Kolin/

Nové testové otázky

Ing. Mgr. Ondřej Horázný

Ministerstvo dopravy nám sdělilo, že od 1.6.2010 bude do testů zařazeno několik nových otázek. Otázky najdete v příloze novin. Bohužel nemáme k dispozici obrázky. Najdete je již teď na webu Ministerstva dopravy v režimu procvičování otázek.

Seminář – „Uložení a zajištění nákladu“.

Miloš Šlajchrt

Od 1.1.2011 dochází k zásadní změně v oblasti uložení a zajištění nákladu na silničních vozidlech. Od tohoto data bude účinný čl. I. bod 11 vyhlášky č. 283/2009 Sb., kterou se mění vyhláška č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

V rámci této novelizace budou poprvé určena pravidla na základě kterých mohou kontrolní orgány přesně ověřovat (zjišťovat) technický stav vázacích prostředků (vázacích pásů, upínacích řetězů nebo lan), jejich počet nebo umístění na nákladu. Zásadním způsobem se tak změní způsob kontroly a zpřísní uložení a zajištění nákladu na silničních vozidlech v České republice.

Řidiči, kteří nebudou dokonale ovládat problematiku přepravního ložení a nebudou mít na náklad vozidlech uložen a zajištěn dle platných nakládacích norem se tak budou dostávat do velmi problematických situací, tak jako se již nyní dostávají v některých zemích Evropské unie, například v Německu nebo Rakousku. Zanedbatelná není ani povinnost absolvovat školení z oblasti uložení a zajištění nákladu ze strany řidičů. Na základě toho bude zásadním způsobem narůstat zájem dopravců i odesílatelů (přepravců) o problematiku přepravního ložení v silniční nákladní dopravě. Má-li být toto školení na vysoké odborné úrovni je nezbytná také vysoká odborná úroveň všech školitelů. **Tato problematika bude muset být nutně součástí přednášek vstupního i pravidelného školení řidičů nákladní dopravy ve školicích střediscích.**

Výkonná rada AAČR, o.s. připravila na toto téma celodenní seminář určený zejména pro lektory školicích středisek. Na semináři by lektori měli získat takové znalosti, které jim umožní kvalifikovaně tuto problematiku přednášet v rámci pravidelného i vstupního školení. Součástí semináře bude možnost koupě odpovídající literatury. Účastníci školení obdrží od lektora certifikát o absolvování školení.

Termín semináře je stanoven na 15.6.2010, místo konání: kulturní dům DUKLA PARDUBICE, Gorkého 2573, 530 02 Pardubice.

Pozvánka na seminář s bližšími údaji je dále v Autoškolských novinách a na webu Asociace autoškol ČR.

Asociace autoškol ČR, o.s. pořádá pro své členy

SEMINÁŘ

„Uložení a zajištění nákladu“

Datum a místo konání:

Úterý 15. června 2010

V domě kultury DUKLA PARDUBICE

Gorkého 2573, 530 02 Pardubice

od 9.00 do 16.00 hod.

(prezentace od 8.00 hod. – přestávka na oběd od 12.30 do 13.30 hod.)

Seminář bude zaměřen na novou právní úpravu účinnou od 1.1.2011

**Přednášet bude: Ing. Jaroslav Krejcar, Ph.D. – soudní znalec,
vedoucí akreditované zkušební laboratoře č. 1187 pro zkoušky
nákladu, jeho balení a ložení.**

Vyhláška č. 341/2002 Sb., § 15 odstavec 11

„(11) Náklad na vozidle (i v soupravě) musí být rovnoměrně rozložen a řádně zajištěn vhodným technickým zařízením proti pohybu. Pokud je k připevnění nákladu použita poutací a upínací souprava, musí být v řádném technickém stavu a odpovídat ČSN EN 12195-2, ČSN EN 12195-3, ČSN EN 12195-4. Poutací a upínací soupravy musí počtem a umístěním odpovídat ČSN EN 12195-1, kde pro výpočet počtu přivazovacích prostředků lze alternativně použít za dynamický koeficient tření statický koeficient tření při současném použití koeficientu zrychlení v podélném směru rovnému 1.“

Pokyny k účasti na semináři :

1. **Závaznou přihlášku** na seminář zašlete prosím **nejpozději do 5. června 2010** nejlépe emailem na adresu asociace@autoskol.cz nebo poštou na adresu: Autoškola Horázný, Ondříčkova 9, 130 00 Praha 3
 2. **Účastnický poplatek pro členy AAČR, o.s. je 1200,- Kč včetně DPH.** Podmínkou je zaplacený členský příspěvek na rok 2010.
 3. **Nečlenové AAČR** se mohou zúčastnit v případě volné kapacity s tím, že cena pro ně je **1600,- Kč včetně DPH.**
 4. Dále si účastníci si budou moci na místě zakoupit odbornou publikaci „Převážení balení zboží, uložení a zajištění nákladu“ za zvýhodněnou cenu 650,- Kč (běžná cena 950,-Kč)
 5. Z důvodu vystavování daňových dokladů za seminář s vyčíslením DPH a jeho organizace nebudou platby směřovat na účet AAČR, ale toto zajistí Autoškola Horázný.
 6. **Platbu uhradte prosím na běžný účet č.:** 11172369/0800. Jako variabilní symbol použijte Vaše členské číslo. Výjimečně bude možno platit hotově na místě. Daňový doklad s vyčíslením DPH obdržíte při prezentaci.
 7. Při neúčasti přihlášeného (nebo jeho náhradníka) se účastnický poplatek nevrací.
-

Česká váha pro nakladače SLI Gemini

Ondřej Hájek (převzato z www.bagry.cz)

Československá firma SCS servis nedávno představila nové provedení své váhy pro nakladače SLI Gemini. Novinkou je velký přehledný displej na ovládací konzole v kabině stroje, který nahradil původní titěrný, jenž se pro bagry a nakladače ukázal jako ne zcela vyhovující.

Váhy pro nakladače v SCS vznikají teprve třetím rokem. Jádrem výrobního programu SCS jsou o mnoho sofistikovanější monitorovací systémy proti přetížení a převržení jeřábů a autojeřábů. U nich se měří tzv. průběžný tlak, protože je zde více faktorů ovlivňujících hmotnost břemene (úhel, vyložení, podpěry...). K tomuto systému se před šesti lety přidaly měřiče úhlů stroje a jednotlivých částí ramen, čímž vznikla váha pro rypadla. A jejím následným zjednodušením váha pro nakladače.

Popíšeme si jeden z prvních systémů nové generace instalovaný na nakladači Volvo L180F na pile Stora Enso ve Žďírce nad Doubravou. Luboš Pavlíček, vedoucí technického úseku žďírečské pily, objasňuje specifické důvody pro pořízení váhy: „Poptávali jsme vážný systém pro orientační vážení, protože veškeré naše materiály se prodávají na objem. Stává se však, že naplníme kamión, který jede 50 km k zákazníkovi v Jihlavě, a po cestě se štěpky sesypou a slehnou přibližně o 20 cm pod hranu návěsu. Náš zákazník všechno převažuje na mostových vahách. Chtěli jsme mít kontrolu a potvrdit si, že návěs, který měl 23 tun u nás, bude mít 23 tun i u zákazníka.“

Nakladačové provedení vážného systému SLI Gemini představuje průmyslové váhy, nejedná se o obchodní vážení. Nicméně k tomu pan Pavlíček poznamenává: „Po korekci dnes podle těchto vah můžeme i fakturovat, i když o tom neuvažujeme.“ Odchylka je kolem 1 % z kalibrované nosnosti zařízení, v případě Volvo L180F s vysokovýklopnou lopatou o objemu 13 m³ plně naloženou štěpkou se jedná o odchylku 30 - 50 kg.

Dotyková obrazovka v kabině je součástí základní výbavy. Má industriální vzhled, ale účel světlí prostředky, ovládá se velmi příjemně. Obrazovku lze zhasnout, aby nerušila například při večerních přejezdech. Střední výbava zahrnuje tiskárnu a nejvybavenější provedení, které je instalováno na popisovaném nakladači, umožňuje kromě tisku údajů i jejich bezdrátový přenos do PC, kde lze změřené hodnoty prohlížet a archivovat v originálním programu od SCS nebo s nimi pracovat v tabulkovém editoru, například v programu Microsoft Excel.

Pokud se nakladač dostane z dosahu signálu, nic se neděje. Zařízení totiž s počítačem komunikuje neustále a ve chvíli, kdy není dobrý signál (stroj se dostane do stínu), snaží se navazovat spojení tak dlouho (třeba i půl dne), dokud se mu nepovede data bezpečně přesunout a zpětně mu nepřijde potvrzení, že jsou kompletně přesunuta.

Někdo může mít obavy z toho, jak montáž váhy stroj „pozná“. Zde je potřeba uvést, že se jedná o úpravu vratnou. Snímače se většinou napojují do místa, ze kterého se měří hydraulika při servisních úkonech. V případě, že nakladač tento centrální hydraulický port nemá, rozpojí se hadice a čidlo se připojí pomocí malé redukce. Elektrorozvaděč, který je mozkiem celého systému, se montuje na čtyři silentbloky, které se přichytí navařením nebo závrtnými šrouby v místě, kde to není moc nápadné, a kde to neohrozí funkčnost stroje. Například pod bočními schůdky, jak je tomu i u našeho nakladače. Nad tímto rozvaděčem pak v další krabici sídlí čidlo podélného náklonu celého stroje. A nakonec, na výložník se osazuje krabice, která měří úhel bočního náklonu lopaty a výškový úhel výložníku. Obě čidla jsou dvouosá a vzájemně porovnávají své údaje. Na zrcátku je osazena maličká anténka a to je vše, zbytek je v kabině. Kompletní vážný systém lze odstranit během 10 - 15 minut.

Je zajímavé zamyslet se nad tím, jaké okolnosti musí takový konstruktér váhy pro nakladače vzít v úvahu. Zmíňme například zrychlení stroje, nebo výložníku, příčný a podélný náklon stroje, či dokonce pracovní teplotu okolí. Údaje ze všech čidel a snímačů musí v jediném okamžiku porovnat

software řídicí jednotky. Mozek SLI Gemini je pro všechny aplikace stejný, pouze se liší programem a osazením prvků v základové desce.

I tak ale není možné používat váhu na nakladači nebo na bagru, aniž byste respektovali základní podmínky pro provoz. Když máte obchodní váhu v krámě u řezníka, řezník ji nevezme, nedá ji nakřivo a maso na ni nepráskne. Má to určité zásady. Váha musí být vyrovnaná, řezník na ni ladně položí kus masa, musí počkat, až se ustálí atd. Naproti tomu nakladačová váha je schopna vážit při bočním i příčném náklonu stroje, nepotřebuje úplně zastavit, ani ve vážicím bodě, ani při pojezdu. Jedinou podmínkou je rovnoměrný pohyb zvedání a pojezdu. Netřhat, neškubat.

Jistě se už nemůžete dočkat, až vám popíšu, jak se váha SLI Gemini ovládá, jak je přívětivá ke strojníkovi. Ale řekněme si to na rovinu – jako každá jiná váha, i SLI Gemini při práci zdržuje. Navíc, když si změřené údaje ještě zapisujete ručně do bloku... Nicméně, když vážit opravdu potřebujete, je to řešení více než elegantní.

Před vážením je nutno zvolit si druh materiálu. K výběru se nabízejí jen materiály, které se na daném pracovišti skutečně nakládají, strojník nemusí brouzdat nekonečnou nabídkou. V tomto případě jsou to štěpky, reduktor, kůra I, kůra II, kůra III a piliny.

Váha nabízí dva režimy – režim vážení a režim sumování. Režim sumování spočívá v tom, že si nastavíte, kolik tun potřebujete na dané auto nebo vagón naložit. Zadáte tedy například 24 tun a váhy vás průběžně informují, kolik lopat ještě na daný převozní prostředek zbývá. Před poslední lopatou displej zahlásí, kolik materiálu do ní nabrat.

Po naložení se přes dotykový systém naťuká registrační značka právě naloženého vozidla. Pokud si neobjednáte paměť na RZ, budete muset značky zadávat vždy znovu a znovu, což je dost otravné. Zvláště v případě, kdy se u vás dokola točí stále ta stejná auta. Z toho důvodu si myslím, že paměť na RZ by měla být už v základní výbavě. Nakonec zmáčknete tlačítko pro tisk a z malé tiskárničky vyjede vážní lístek a zároveň se odešlou data do počítače na velíně. Jedna rulička papíru v tiskárně vystačí na 3 – 4 dny intenzivní nakládky. Na konci směny strojník odtrhne dlouhý pruh potištěného papíru a odevzdá ji příslušné osobě. Pro další vážení se hodnoty vynulují a může se začít nový cyklus zadáním materiálu a požadované hmotnosti fůry.

V kabině L180F firmy Stora Enso má strojník ještě couvací kameru a také dvě vysílačky, takže pravý sloupek kabiny je využitý až po strop. Možná by do budoucna stála za úvahu integrace těchto zařízení do jednoho multifunkčního.

Svou funkcí se vážní systém SCI Gemini může měřit s produkty zavedených zahraničních výrobců. Dobrou kartou je také přesvědčivá cenová politika a přímé napojení servisu na výrobu. Na druhou stranu je nutno počítat s tím, že některé detaily mohou být operativně doladovány za provozu.

http://www.bagry.cz/cze/clanky/aktuality/ceska_vaha_pro_nakladace_sli_gemini_nabizi_dotykovy_displej_a_bezdratovy_prenos_dat

Příspěvek našeho člena na téma výcviku v autoškolách:

Vážená Asociace autoškol,

21.1 2010

Po obdržení Vámi vydávaných Autoškolských novin, mi nezbyvá nic jiného, než reagovat na články uvnitř čísla.

Jsem učitelem autoškoly přes 20 let a učím skupiny A, B, C, E v plném rozsahu.

Dovolím se vyjádřit k dané problematice svým názorem, byť možná ne všem po chuti.

Bez řádné kontroly výuky a výcviku, jsou všechny Vaše meditace zbytečné. Taková Plzeň je v každém větším městě i obci a pak se každý diví, jací jsou řidiči.

Jsou taková, jakými se stanou.

Bez kontrol také „Školení profesní způsobilosti“ – pravidelných a vstupních, se žádná dělat nebudou a v konkurenci zvítězí ten, kdo to všem napíše a nic dělat nebude.

Motocykly cvičí jenom nadšenci, já mám ve výcviku 100 000 km a slova pana Matouše Landy ohledně výcviku motocyklů, mě trochu zvedly ze židle.

Učitelem autoškoly se musí člověk narodit, i když o tom ještě neví. Já to také o sobě nevěděl.

Špatný učitel je a bude vždycky ten, kdo na to nemá. Takový učitel pak podvádí apod., protože nemá svědomí a je mu to jedno. Proto je jich také několik již v jiném ústavu.

Vítám 2 letou praxi na výcvik skupiny A, která má platit příští rok. Ale bez řádného výcviku s dvojím ovládním to nepůjde. Samozřejmě to zase půjde i jinak, ale o tom jsem již hovořil. Mrtvých na silnicích je u nás také mnoho proto, že v nás není pokora a schopnost ustoupit druhému a přílišná pýcha. I proto se ten motocyklista rozmázne o strom v zatáčce, pokud sedlá těžký motocykl bez praxe jízd na slabších kubaturách.

A kolik nových motocyklistů ani nechce výcvik a řeknou, že se to naučí sami. Pak se nestačí v servisu divit v lepším případě, že je zničený pouze nový motocykl. Až prakticky do 13 hodiny výcviku nelze pustit žáka samotného k jízdě. To je sebevražda před očima učitele a zkušebního komisaře, pokud na zkouškách bude.

Ne všichni žáci jsou schopni se danou skupinu ŘO naučit.

Pokud uvádíte informace z CIECA, u nás jsou tyto poznatky pro většinu řidičů a učitelů autoškol zbytečné, protože se žádná teoretická výuka v některých autoškolách nedělá a žáci doma samostudiem se učí sami testy, kterým nerozumí.

A jistě uznáte, že v dnešním světě, kdy se informace cení, není toto jednání dobré. Skládání zkoušek u studentů ve škole, při dlouhé době výuky a výcviku povede k vytracení manuální zručnosti při jízdě s dlouhými prodlevami mezi nimi.

Chce to kvalitní a maximálně 2 měsíční intenzivní výcvik v řízení dané skupiny či podskupiny ŘO s teoretickou přípravou včetně zdravotní přípravy a seznámení s technikou moderních vozidel. A hlavně s případnou kontrolou ze strany Krajských úřadů. (hlášení zahájení kurzu a jeho průběhu).

Bez toho nikdy nedosáhneme vymícení podvodů ze strany nepoctivých autoškoláků a žáků, kteří chtějí ušetřit, nebo podvodně získat řidičský průkaz..

Žádné zahraniční modely nám v tom nepomohou.

Ještě ke stavu v Jihlavě. Pokud je něco v nepořádku, je to potřeba řešit. Pokud žáci nic neumí a chtějí řidičský průkaz bez znalostí a „pak“ se to doučit, jsem na straně zkušebních komisařů.

Chtěl bych Vás tímto požádat o zveřejnění mého článku, z důvodu vyjasnění určitých problémů s tím souvisejících. Byl jsem a stále jsem poctivý učitel, který si přeje naše silnice bezpečné a nikoliv v tom stavu, v jakém nyní jsou.

S pozdravem

Ing. Vlastimil Vosinek

Zajímavé informace ze CIECA

01/12/09 - UK: Nové požadavky na zvýšení bezpečnosti motocyklistů, řidičů nákladních automobilů a autobusů (Velká Británie)

Návrhy na zvýšení dovedností a bezpečnosti nových řidičů motocyklů, nákladních automobilů a nových řidičů tahačů přívěsů střední váhy byly dnes publikovány *ministerstvem dopravy (DfT)* spolu s *Agenturou pro předpisy v silniční dopravě - Driving Standards Agency (DSA)* a *Úřadem udělování řidičských a technických průkazů (Driver and Vehicle Licensing Agency - DVLA)*.

Tato opatření byla přijata po konzultacích v oblasti zavádění nových požadavků EU na řidičské zkoušky, výcvik, přezkušování a udělování řidičských oprávnění, které budou platit v roce 2013. Ostatní motoristé tím nebudou ovlivněni.

Hlavní aspekty těchto nových požadavků:

- **Motocyklisté** – stávající dvě kategorie motocyklů budou nahrazeny třemi kategoriemi – A1 (do 125ccm), A2 (do 35 kW) a A (nad 35 kW) – a budou zavedena nová pravidla pro řidiče silnějších motocyklů. Řidiči zamýšlející postoupit do vyšších kategorií motocyklů budou muset projít dalším výcvikem a složit další zkoušku, dále dojde ke zvýšení minimální věkové hranice z 21 na 24 let u řidičů, kteří chtějí začít řídit silnější motocykly bez předchozí zkušenosti.
- **Řidiči tahačů přívěsů a návěsů**- může to rovněž postihnout nové řidiče osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel, kteří chtějí vléci přívěsy nebo návěsy. Konzultace navrhuje, aby mohli řidiči s normálním oprávněním pro řízení osobních automobilů (kategorie B) vléci poněkud větší přívěs, jestliže složí dodatečnou zkoušku nebo projdou výcvikem. Bude rovněž zavedeno omezení platící pro celkovou délku soupravy skládající se z tahače a přívěsu, kterou budou moci řídit řidiči s oprávněním skupiny B+E (osobní automobil/lehké užitkové vozidlo a přívěs).
- **Obnova oprávnění pro řidiče nákladních vozidel a autobusů** – řidiči středně velkých a velkých nákladních automobilů a autobusů musí obnovovat svá oprávnění každých pět let po dosažení věku 45 let. Řidiči starší 45 let musí prokázat svou způsobilost k řízení vozidel předložením úplného lékařského osvědčení. Řidiči těchto vozidel starší 45 let, budou muset od roku 2013 doložit svou zdravotní způsobilost a obnovovat svá řidičská oprávnění každých pět let. U osob mladších 45 let nebude však nutné předkládat úplné lékařské osvědčení a tito řidiči budou pouze muset obnovovat své fotografie v řidičských průkazech každých 10 let. Všichni ostatní řidiči vozidel a motocyklů budou i nadále obnovovat svá oprávnění jako dosud každých 10 let.
- **Zkušební komisaři** – zkušební komisaři budou muset splňovat požadavky na povinnou počáteční kvalifikaci, pravidelné vzdělávání a školení a kontrolu zajištění kvality. Agentura DSA již splňuje většinu těchto požadavků, avšak zavedení pravidelných školení rozšíří stávající úpravu.

Rosemary Thew, ředitelka agentury Driving Standards Agency odpovídající za zkoušky řidičů a zpracování předpisů upravujících přípravu a výcvik řidičů, řekla:

„Je důležité, aby každý řidič automobilu nebo motocyklu měl dovednosti nutné pro bezpečné řízení.“

"Velmi úzce již spolupracujeme se skupinami a průmyslovými odvětvími, které tyto nové požadavky ovlivní. Obracím se na všechny, zabývající se bezpečností silničního provozu, aby reagovali na závěry konzultace a sdělili nám své představy o způsobu zavádění těchto nových opatření.“

Noel Shanahan, ředitel agentury Driver and Vehicle Licensing Agency, odpovědné za správu řidičských oprávnění a registraci vozidel, řekl:

Odvětví silniční a autobusové dopravy ve Velké Británii je na vysokém stupni bezpečnosti a převážná většina řidičů již v současnosti potvrzuje, že jsou způsobilí k řízení vozidel a upozorňují agenturu DVLA v případech, kdy mají určité obavy. Toto nové opatření bude dalším upozorněním, navrhuje však zavádět jej tak, aby mělo na řidiče minimální dopad.

Konzultace v oblasti 'Testování řidičů, jejich výcvik, zkoušky a udělování řidičských oprávnění - 'Driver Testing, Training, Examining And Licensing: zavádění nových požadavků Evropské unie': začíná dnes a bude ukončena 5. února 2010. Tato konzultace probíhá na:

www.dft.gov.uk/consultations/open/thirddirective

Vzhledem k uzávěrce přede dnem vydání AŠ novin najdete konzultaci zde:

<http://www.dft.gov.uk/consultations/closed/thirddirective/>

Upozornění

Třetí směrnice o řidičských oprávněních (Third Directive on Driving Licences), schválená koncem roku 2006, bude implementována do národní legislativy do poloviny ledna 2011 a zavedena do praktického provozu do poloviny ledna 2013.

Dotazy novinářů

S dotazy na změny v kategoriích motocyklů, výcviku a zkoušek a řízení a změny v oprávněních pro tažení přívěsů se, prosím, obraťte na tiskové oddělení DSA na telefonním čísle 0115 936 6137 nebo pressoffice@dsa.gsi.gov.uk.

S dotazy týkajícími se obnovování oprávnění po uplynutí pěti let u řidičů nákladních vozidel a autobusů se, prosím, obraťte na tiskové oddělení DVLA na telefonním čísle 0300 123 0791 nebo pressoffice@dsa.gsi.gov.uk.

Na této informaci je naprosto zásadní ukázka otevřenost státní správy ve Velké Británii vůči veřejnosti a zejména vůči odborné veřejnosti. Každý se může vyjádřit k problematice 3. směrnice ještě ve fázi nežli je zpracován legislativní návrh. Stanovisko veřejnosti patrně nebude pro státní správu zcela závazné, ale přinejmenším tímto postupem státní správa získá relevantní odborné informace od většího množství občanů. Jejich vypovídací schopnost jistě není nízká. Nelze tvrdit, že u nás nemáme možnost do přípravy zákonů zasahovat, ale bohužel se to většinou děje až ve fázi mezirezortního připomínkového řízení, tdy v okamžiku, kdy návrh zákona je připraven a jakékoli změny nejsou již příliš snadné.

Ing. Mgr. Ondřej Horázný

Seminář „Režim práce řidiče a pracovní doba řidiče“

Ing. Aleš Horčíčka, místopředseda VR AAČR, o.s.

Dne 8.3.2010 uspořádala Výkonná rada Asociace autoškol v Praze seminář pro členy AAČR na téma: „**Režim práce řidiče a pracovní doba řidiče**“.

Hlavním přednášejícím byl člen Výkonné rady Asociace Autoškol **p. Miloš Šlajchrt**.

Po úvodním pozdravení hostů předsedou AAČR o.s. Ing. Mgr. Horázným a místopředsedou AAČR Ing. Horčíčkou se seminář uvolněnou formou přeměnil v příjemnou a hlavně zajímavou diskuzi, která rozšířila znalosti všem účastníkům semináře.

Diskuze se nejvíce dotýkala těchto témat:

- rozdílným přístupem jednotlivých států EU k tachografům,
- špatnou gramotností českých řidičů v právních předpisech týkajících práce s tachografem,
- chyb a nedokonalostí v právních předpisech týkajících práce s tachografem,

Ze školení máme další pozitivní výstup v seznámení s panem **Romanem Šotolou** (<http://www.tachoinfo.cz/>), zástupcem Sdružení řidičů CZ o.s. (www.proridice.eu) a odborníkem na práci s digitálním tachografem, se kterým v budoucnu připravíme další seminář týkající se prioritně digitálních tachografů.

I přestože byla účast na semináři zdarma byla valná část účastníků složena ze členů Výkonné rady AAČR. Zajímavostí je, že se vysoké procento přihlášených účastníků rekrutovalo z oblastí Libereckého a Středočeského kraje.

Seznam účastníků si můžete prohlédnout na webové adrese

http://www.asociaceautoskol.cz/admin/files/Image/fotky-clanky/seminar_561/prezence.jpg

a fotky zde:

<http://asociaceautoskol.rajce.idnes.cz/>

Reportáž z otevření nové, moderní autoškoly na Vysočině

Bc. Martin Aujezdský

Členové výkonné rady AAČR, Ing. Mgr. Ondřej Horázný a Bc. Martin Aujezdský se zúčastnili na základě pozvání, oficiálního otevření nové autoškoly ve Žďáru nad Sázavou. Důvodem návštěvy byla oficiální pozvánka pro zástupce AAČR, kde se firma prezentuje jako barevná, moderní a výjimečně vybavená autoškola.

Slavnostního otevření se účastnili jednak pracovníci obecního úřadu s rozšířenou působností v čele s panem starostou a také pracovníci odboru 150 ministerstva dopravy a Centra služeb pro silniční dopravu Pardubice.

Sídlo nové autoškoly se sice nachází v budově architektonicky z dob dávno minulých, ovšem překvapí svoji vybaveností. Učebna vybavená výpočetní technikou, free Wi-Fi a interaktivní tabulí. Trenažérová učebna s auto a moto simulátory soudobé produkce. Celkově lze říci, že zhruba v tomto duchu by měla dnes být vybavena každá slušná autoškola. Doby, kdy žadatelé navštěvovali kurzy po garážích, sklepech či sušárnách panelových domů jsou snad už pryč.

Snad nejvíce zaujme technika pro výcvik. Nové vozy BMW řady 1 a motocykly Honda pro všechny skupiny vypovídají o jasné myšlence zaujmout konkrétní skupinu žadatelů o řidičák.

Podle slov jednatele firmy Ing. Lukáše Jocha, je cílem autoškoly přinést do tohoto oboru, kvalitu, profesionální přístup a nové myšlenky. Zkrátka pouze nezapadnout do běžného standardu.

Autoškola byla vybudována díky kapitálu finančně silné společnosti a má doplňovat portfolio její činnosti. Primárním cílem společnosti není okamžitý zisk z provozování autoškoly, ale získání si patřičného renomé.

Takové vize lze jen podporovat a každému, kdo myslí tento druh podnikání vážně, popřát hodně štěstí. Samozřejmě se rádi s odstupem času přesvědčíme, zda šlo jen o zkoušku nebo o reálné činy. Uvidíme, za rok, jak se nové autoškole bude dařit.

Seminář o rehabilitačních programech a metodách výuky v autoškolách, zaměřený na problémové řidiče, Brno :

Ing. Jan Černý, člen VR AA ČR o.s.

Dne 31.3.2010 se uskutečnil v Brně pod patronací CDV seminář, jehož hlavním cílem bylo posoudit, jakým způsobem a v jakém rozsahu uvést do praxe metody, postupy a programy, které byly vyvinuty nejen ke snížení nehodovosti, ale také pro zlepšení mobility obyvatelstva a k celkové kultivaci dopravního prostředí. Za VR AA ČR o.s. se semináře zúčastnili Mgr. Ing. Ondřej Horázný a Ing. Jan Černý.

V první části semináře byly prezentovány výsledky projektu Close To. Tento projekt byl již v minulosti představen některé autoškoly se jej aktivně účastnili. Zde je ovšem nutno podotknout, že z 1550 oslovených autoškol v ČR s realizátory projektu spolupracovalo pouze 55 autoškol. Bylo zdůrazněno, že u mladých lidí do 25 let nejčastějším důvodem smrti nehody. V rámci projektu mladí lidé – účastníci dopravních nehod referovali ve skupině svých vrstevníků v autoškole nebo na střední škole o „své“ nehodě. Tímto způsobem lze pozitivně ovlivnit žáky autoškol, ale i samotné viníky a účastníky nehod. Aplikace je také přínosná pro stát. Na semináři byly probírány i další možnosti alternativních trestů, které vytváří prostor pro nápravu a jsou velmi efektivní. Sem lze řadit například obecně prospěšné práce (např. přednášky a další činnosti ve prospěch bezpečnosti provozu. Další možností je stanovení povinné účasti na rehabilitačních programech, To lze ve spolupráci s probační službou aplikovat již dnes, ovšem této možnosti se nevyužívá, přestože by takové působení mohlo být na viníka velmi efektivní.

Ve druhé části semináře prezentovala PhDr. Vlasta Rehnová projekty zabývající se rehabilitací řidičů. Jedná se o projekty SLECH, ANDREA a SUPRIME. V současné legislativě (z. 361/2000 Sb.) bohužel chybí možnost práce s problémovými řidiči v rámci školení. Jedinou možností je činnost školicích středisek bezpečné jízdy, ve kterých je kladen důraz na zvládnutí jízdy na kluzných plochách.

Filosofie projektu je založena na následujících bodech:

- přijatý bodový systém hodnocení řidičské praxe zahrnuje pouze represivní část
- střediska bezpečné jízdy – **důraz na techniku jízdy je kontraproduktivní** a nevhodný pro problémové řidiče (doporučení DGTREN – projekt HERMES – **ne** polygony)

- posuzování zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel je zaměřeno převážně na složku **somatického zdraví**, duševní složka je pojímána jako nepřítomnost závažné duševní nemoci či poruchy
- k selhání řidiče (lidského faktoru) dochází převážně z důvodů **psychologických**
- sankční opatření u problémových řidičů nevedou k žádoucí úpravě rizikového a nepřizpůsobivého dopravního chování, **riziko recidivy**
- prokazatelný účinek systematické práce s problémovými řidiči motorových vozidel (zahraniční zkušenosti)
- legislativní opatření postupně zaváděná – nutné **systemové opatření**
- **dopravně psychologická činnost dle velmi volných regulí („neregulí“)**!

Řidičská rehabilitace jako psychologická, terapeutická a vzdělávací intervence by měla být zaměřená na konkrétní osobu s cílem umožnit jí další (a bezpečnější) účast v silničním provozu jako řidič. Usiluje o změnu problémového chování jedince, které vedlo k dopravnímu přestupku (či trestnému činu v dopravě), a směřuje k formování postojů a osvojení způsobů chování nutných pro bezpečné řízení s cílem minimalizovat opakování přestupků v budoucnosti. Je zaměřena na neschopnost jedince-řidiče dodržovat pravidla a zákony zavedené kvůli bezpečnosti společnosti s cílem obnovit způsobilost k řízení a činit rozumná rozhodnutí. Cílem rehabilitace řidiče je i zlepšování interpersonální komunikace, zejména s ohledem na interakci s ostatními účastníky provozu.

Řešením jsou rehabilitační kurzy, které lze rozdělit na krátkodobé či dlouhodobé, individuální či skupinové, dobrovolné či povinné. Úspěšné absolvování některé z forem rehabilitačních opatření by mělo být podmínkou pro navrácení řidičského oprávnění, které bylo odebráno kvůli ztrátě způsobilosti k řízení motorových vozidel. Rovněž tak je součástí systému dobrovolného zlepšení dopravního chování za účelem umazání (přičtení) bodů, a tím odvrácení ztráty řidičského oprávnění. Tyto systémy fungují v řadě evropských států, ovšem u nás dosud nefunguje žádný !!

Výsledkem dotazníkového průzkumu u odborníků a řidičů bylo zjištěno, že neúčinnějším opatřením je pro řidiče zákaz činnosti, odebrání řidičského oprávnění, trest odnětí svobody a jako nejméně účinný je uložení finančního postihu. Rehabilitační programy jsou neúčinnějším nápravním opatřením u jízdy bez použití zádržných systémů, podle řidičů i u nedání přednosti v jízdě a nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky.

Jako neúčinnější formou práce s rizikovým řidičem se jeví psychologická rehabilitace, protože rizikové chování řidičů nespočívá v neznalosti pravidel silničního provozu či nezvládnutí základních řidičských úkonů. Problém spočívá v jejich uvědoměném nerespektování (nejen) pravidel, v jejich dopravní nebezpečnosti, nepřizpůsobených postojích a mnohdy asociálním až agresivním chování.

Doporučené formy rehabilitačních opatření jsou konzultace (pohovor s dopravním psychologem dobrovolná účast), jednorázový seminář (dobrovolná účast), rehabilitační kurzy

(povinná účast, podle typu provinění), varovný dopis (zatím nahrazováno výpisem z karty řidiče) a krátká intervence v rámci lékařské péče. Podmínkou uplatnění v praxi je nezbytná legislativní podpora, vyškolený tým specialistů, akreditované pracoviště a fungující odborný a rovněž státní dozor. Seminář lze hodnotit jako velmi prospěšný z hlediska přípravy nových metod práce s rizikovými řidiči, ovšem s ohledem na nutné legislativní změny je zavedení rehabilitačních programů velmi zdlouhavé.

Seznam zákonů, vyhlášek a předpisů

vydaných ve Sbírce zákonů ČR, Úředním věstníku EU a v ostatních rezortních předpisech
v období prosinec 2009 až březen 2010
související s činností učitele autoškoly a lektora školícího střediska včetně podnikání v této činnosti
(převzato od www.autoklub.cz)

Sbírka zákonů:

ČÁSTKA 135

Zákon č. **420/2009 Sb.**, kterým se mění zákon č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony (*změna zákona o podnikání na kapitálovém trhu, o nabídkách převzetí, o správních poplatcích, o občanském soudním řádu – účinnost první den prvního kalendářního měsíce následujícího po dni jeho vyhlášení – rozeslána 27.11.2009*)

ČÁSTKA 144

Vyhláška č. **450/2009 Sb.**, kterou se provádí zákon č. 526/1990 Sb., o cenách, ve znění pozdějších předpisů
(*V souvislosti s § 1-„Evidence a kalkulace ceny“ obsahuje příloha č. 1 – Struktura kalkulace ceny u zboží podléhající věcnému usměrňování cen, příloha č. 2 –Vzor přehledu o provedených cenových kontrolách – účinnost dnem vyhlášení – rozeslána 21.12.2009*)

ČÁSTKA 145

Nařízení vlády č. **452/2009 Sb.**, kterým se mění nařízení vlády č. 567/2006 Sb., o minimální mzdě, o nejnižších úrovních zaručené mzdy, o vymezení ztíženého pracovního prostředí a o výši příplatku ke mzdě za práci ve ztíženém pracovním prostředí, ve znění nařízení vlády č. 249/2007 Sb. (*Účinnost dnem 1.1.2010*)

Vyhláška č. **459/2009 Sb.**, o stanovení výše základních sazeb zahraničního stravného pro rok 2010.
(*Příloha – seznam jednotlivých zemí, měny a jejich výše*)

ČÁSTKA 147

Vyhláška č. **462/2009 Sb.**, kterou se pro účely poskytování cestovních náhrad mění sazba základní náhrady za používání silničních motorových vozidel a stravné a stanoví průměrná cena pohonných hmot. (*Účinnost dnem 1.1.2010 – opis viz. AKTUÁLNĚ ze dne 29.12.2009*)

ČÁSTKA 153

Vyhláška č. **483/2009 Sb.**, kterou se mění vyhláška č. 527/2006 Sb., o užívání zpoplatněných pozemních komunikací a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů

č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (*Účinnost dnem 1.1. 2010 – vyhláška stanovuje vzory kupónů, plošné řešení prvního a druhého dílu kupónu, strukturu, popis a způsob výpočtu nákladů a způsob stanovení sazeb mýtného. Příloha č.1 – vzory kupónů prokazujících zaplacení časového poplatku, příloha č. 2 – seznam pozemních komunikací, jejichž užití podléhá časovému poplatku, příloha č. 3 – seznam dálnic a rychlostních silnic, jejichž užití podléhá mýtnému, příloha č. 4 – seznam silnic I.třídy, jejichž užití podléhá mýtnému*).

ČÁSTKA 155

Zákon č. **489/2009 Sb.**, kterým se mění zákon č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty, ve znění pozdějších předpisů (*Účinnost dnem 1.1.2010*)

ČÁSTKA 8

Nařízení vlády č. **26/2010 Sb.**, kterým se mění nařízení vlády č. 484/2006 Sb., o výši časových poplatků a o výši sazeb mýtného za užívání určených pozemních komunikací, ve znění pozdějších předpisů (*Účinnost dnem 1.2.2010 – příloha č.1 – sazby mýtného pro dálnice a rychlostní silnice, příloha č. 2 – sazby mýtného pro silnice I.třídy*)- viz *OPIS*

ČÁSTKA 11

Nařízení vlády č. **33/2010 Sb.**, kterým se mění nařízení vlády č. 142/1994 Sb., kterým se stanoví výše úroků z prodlení a poplatku z prodlení podle občanského zákoníku, ve znění nařízení vlády č. 163/2005 Sb. (*Účinnost dnem 1. července 2010*)

ČÁSTKA 12

Zákon č. **36/2010 Sb.**, - úplné znění zákona č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty, jak vyplývá z pozdějších změn (*původní znění zákona bylo již 22 krát změněno a doplňováno*)

ČÁSTKA 14

Vyhláška č. **39/2010 Sb.**, kterou se mění vyhláška č. 522/2006 Sb., o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě.

(*Účinnost patnáctý den kalendářního měsíce následujícího po dni jejího vyhlášení – rozeslána 11.února 2010. Nově se do vyhlášky zapracovávají předpisy Evropských společenství 2009/4/ES, 2009/5/ES a 2009/810/ES, týkajících se zejména protipatření na předcházení a odhalování manipulace se záznamy tachografů a úprava předcházejících směrnic. Přílohy obsahují tabulky: příloha č. 2 – porušení povinnosti zahraničními dopravci na území České republiky a uložené sankce; příloha č. 3 silniční kontroly – počet vozidel zastavených za účelem kontroly podle typu silnice a země registrace vozidla, z toho se závadou; počet zkontrolovaných řidičů na silnicích podle země registrace vozidla a hlavního druhu přepravy, z toho se závadou; počet pracovních dnů řidičů zkontrolovaných na silnicích podle hlavního druhu přepravy a země registrace vozidla, z toho se závadou; počet zkontrolovaných vozidel podle typu tachometru; počet zkontrolovaných zahraničních dopravců provozujících kabotáž; kontrola přepravy nebezpečných věcí; porušení-počet a druh porušení zjištěných na silnicích; kontrola v provozovnách dopravců – počet zkontrolovaných řidičů a počet zkontrolovaných pracovních dnů řidičů v provozovnách dopravců, z toho se závadou; porušení-počet a druh zjištěných porušení v provozovnách dopravců; počet zkontrolovaných dopravců a řidičů podle velikosti vozového parku dopravce; kontroly přepravy nebezpečných věcí;*)

příloha č. 5 – opatření učiněná vůči tuzemským dopravcům, kteří porušili povinnosti v jiných členských státech; příloha č. 8 – skupiny porušení nařízení (ES) č. 561/2006; skupiny porušení nařízení (EHS) č. 3821/85).

ČÁSTKA 16

Zákon č. 43/2010 Sb., - úplné znění zákona č. 155/1995 Sb., o důchodovém pojištění, jak vyplývá z pozdějších změn (*původní znění zákona bylo již 43 krát změněno a doplňováno*)

ČÁSTKA 19

Vyhláška č. 54/2010 Sb., kterou se mění vyhláška č. 352/2008 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady z autovraků, vybraných autovraků, o způsobu vedení a jejich evidence odpadů vznikajících v zařízeních ke sběru a zpracování autovraků a o informačním systému sledování toků vybraných autovraků (o podrobnostech nakládání s autovraků) (*Účinnost dnem vyhlášení - rozeslána 25.února 2010 – příloha č. 3 – vzor tiskopisu „Potvrzení o převzetí autovraku do zařízení ke sběru autovraků“ s podrobným popisem jeho vyplnění*).

ČÁSTKA 25

Nařízení vlády č. 68/2010 Sb., kterým se mění nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci (*Toto nařízení nabývá účinnosti prvním dnem kalendářního měsíce následujícího po dni jeho vyhlášení – rozeslána 19.března 2010*)

Sbírka mezinárodních smluv ČR:

ČÁSTKA 12

Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 28/2010 Sb.m.s., kterým se vyhláší **úplné znění Dohody o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin** a o specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy (ATP) (*Nahrazuje sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 61/1983 Sb., č. 54/1998 Sb., č. 92/2000 Sb.m.s. a č. 64/2004 Sb.m.s. Návrhy změn a doplňků Dohody ATP a jejích příloh vstoupily v platnost podle článku 18 odst. 6 Dohody dne 6.prosince 2009 a tímto datem vstoupily v platnost i pro Českou republiku.*)

Úřední věstník Evropské unie:

L 330 ze dne 16.12.2009

Rozhodnutí komise ze dne 14.prosince 2009, kterým se mění rozhodnutí 2007/230/ES o formuláři o předpisech v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě. (*Vzor nového tiskopisu – potvrzení o činnostech nařízení (ES) č. 561/2006, nebo AETR – publikováno v rubrice AKTUÁLNĚ ze dne 20.ledna 2010.*)

L 339 ze dne 22.12.2009

Nařízení Komise (EU) č. 1266/2009 ze dne 16.prosince 2009, který se podesáté přizpůsobuje technickému pokroku nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě.

L 342 ze dne 22.12.2009

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1222/2009 ze dne 25.listopadu 2009 o označování pneumatik s ohledem na palivovou účinnost a jiné důležité parametry