

Autoškolské noviny



Srpen 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,

začátkem září jste dostali pozvánku na Valnou hromadu 2010. Doufáme, že se opět setkáme v hojném počtu. Na základě připomínek z minulých setkání jsme tentokrát termín posunuli výrazně dříve, abychom eliminovali problémy s prvním sněhem. Někteří měli přání, aby valná hromada byla ve všední den. Nakonec jsme mimo jiné i s ohledem na hosty opět zůstali u soboty. Tímto se dotyčným omlouváme.

Tentokrát máme přislíbeny mimořádně zajímavé hosty, o kterých se více dozvíte uvnitř novin. Určitě bude zajímavé vyměnit si zkušenosti s kolegou Daliborem Proske ze SRN ohledně průběhu a způsobu výcviku jak motocyklů, tak osobních automobilů.

Dva z nás (Ondřej Horázný a Aleš Horčíčka) jsme spolu s Mgr. Bezděkovským z MDČR byli u pana Proske na exkurzi v autoškole a měli jsme možnost shlédnout, jak se to dělá jinde.

Fotky z akce najdete zde: <http://asociaceautoskol.rajce.idnes.cz/>

AAČR, o.s. na Facebooku najdete zde:

<http://www.facebook.com/pages/ASOCIACE-AUTOSKOL-CR-os/127319100613693>

Výkonná rada AA ČR

Valná hromada Asociace autoškol ČR, o.s.,

se bude konat v **sobotu dne 9.10.2010**
v DK Dukla Pardubice, Gorkého 2573, 530 02 PARDUBICE

Začátek je v **9:00**. Prezence účastníků od **8:00**. Prosíme o potvrzení Vaší účasti zasláním emailu na asociace@autoskol.cz. Pouze v **krajním případě telefonicky** na čísle: 222 722 821. V případě telefonického potvrzení prosím **sdělte své členské číslo a název autoškoly** z důvodu Vaší identifikace. Potvrzení je nutné kvůli zajištění oběda.

Podmínkou účasti na Valné hromadě je **zaplacený členský příspěvek na rok 2010**. Při vstupu do sálu se, prosím, prokažte členskou kartou na rok 2010/2011! Pokud jste platili čl. příspěvek později než 1.8.2009 a nemáte dosud novou čl. kartu, přineste si prosím potvrzení o zaplacení s sebou.

Upozornění na datum 11.říjen 2010

Ing.Mgr.Ondřej Horázný

Co se ten den stane důležitého? Celkem nic zásadního, svátek bude mít Andrej, možná bude pršet. Ale pro nás, kteří provádíme výcvik na nákladáky a autobusy nastane poslední den, kdy můžeme vyjet se „starými vozidly“, které nesplňují podmínky zákona č. 374/2007 Sb. Evropská směrnice z roku 2008 sice umožnila prodloužení výjimky do roku 2013, ale do našeho práva se toto nepodařilo prosadit. Je to dobře nebo špatně? Těžko říci. Pozitivní může být to, že se bude učit na moderních vozidlech. Horší to má ten, kdo si koupil po roce 2000 sice moderní vozidlo, ale nemá třeba 8 rychlostí, či je o metr kratší.

Základním důvodem této připomínky je zejména to, aby se někdo z nás nedostal do průšvihů jednoduše proto, že zapomněl.

Debata na webu, aneb jak se to dělá jinde.

Ing.Mgr.Ondřej Horázný, předseda AAČR

Na webových stránkách Asociace autoškol se v poslední dob rozpoutala zuřivá debata příznivců a odpůrců druhých řídicích a příznivců či odpůrců liberalizace poměrů práce v autoškolách. Do debaty se zapojil pan Dalibor Proske ze SRN a projevil vůli se s námi podělit o zkušenosti z práce autoškol u nich.

Z debaty na webu se vyvinula dvoudenní návštěva. Ministerstvu dopravy jsme navrhli možnost účastnit se naší akce, aby měli informace z první ruky a mohli jsme o problematice kvalifikovaně diskutovat. Před několika dny jsme absolvovali výše zmíněnou exkurzi v SRN ve městě Hameln. Bylo to nepříliš daleko, ale připadali jsme si, jako bychom přilétli z Marsu. Podrobnosti připravíme do příštího čísla.

Na programu návštěvy byla první večer diskuze o poměrech v autoškolství v SRN a srovnání s námi. Druhý den jsme se zúčastnili teoretických zkoušek ve zkušebním centru TUV NORD. Žáci v 8:00 přišli, žádná byrokracie, psaní, razítkování, v 8:40 komplet hotovo, tiskl se jen protokol o zkoušce, ostatní vše v PC. Poté se kolega Bezděkovský účastnil zkoušky z jízdy skupiny C. Poté jsme pokračovali účastí na výcvikové hodině skupiny An žáka, který měl poté odpoledne dělat opravnou zkoušku. Po obědě jsme shlédli výcvikovou hodinu A1 a nakonec jsme byli přítomni zkoušky z jízdy An. Vrcholem bylo, kdy komisař po skončení zkoušky pogrataloval žákovi, sáhl do kapsy, vyndal nový řidičák, fixem napsal datum zkoušky a předal žákovi.

Trošku rozdíl od poměrů u nás spočíval mimo jiné v tom, že nikdo ani neuvažoval o tom, že by něco nešlo, kdo smí být ve vozidle, u zkoušek apod. Vše bylo řešeno prostě, bez komplikací, zkrátka jako po másle. Pravdou je, že jsme tam byli sice krátce, ale v žádném případě to, co nám bylo

předvedeno, nebyla žádná „Potěmkinova vesnice“. Viděli jsme obyčejnou realitu jednoho všedního dne učitele a majitele autoškoly v jedné osobě. Za to patří našemu kolegovi – krajanovi velký dík.

Z akce máme hromadu fotografií, téměř vše jsme natáčeli na video, které se snad podaří do Valné hromady zpracovat a v nejbližší době vypálit na DVD a předat všem členům. Na web se pokusíme co nejdříve umístit alespoň ukázky.

Jak do budoucna: diktát státu či smluvní volnost ?

aneb chceme jít vpřed nebo se vracet zpět ?

Ing. Mgr. Ondřej Horázný

Nerad komentuji články v konkurenčním Zpravodaji pro autoškoly Profesního společenství autoškol, ale tentokrát mi to nedá, a ke dvěma z nich se vyjádřím. Domnívám se, že řada z Vás tuto tiskovinu také dostává. Pokud ne, omlouvám se za to, že píše o něčem neznámém.

V čísle 21 mě zaujal článek nestora českého autoškolství pana Jiřího Poura nazvaný „Slovo pamětníka“. Pan Pour je skutečně pamětník a uznávaný odborník. V článku jsou prezentovány myšlenky jeho přítele pana Furbocka. Není úplně zřejmé, zda jsou z roku 1991 nebo z doby dnešní.

Určitě lze souhlasit s názorem, že majitel soukromé autoškoly by měl splňovat zvláštní podmínky pro tuto činnost. Provozovatel autodopravy s jedním kamionem, který je současně řidičem musí složit celkem náročnou zkoušku pro vydání koncese. Provozovateli autoškoly, který může zaměstnávat desítky učitelů, stačí profesní osvědčení učitele, rok praxe a může začít. To je nepochybně málo. Oprávněný je i požadavek na normy na velikosti učeben a vybavení autoškoly. Nicméně většina z těchto podmínek je řešena stavebním zákonem, samotným zákonem č. 247/2000 Sb. a dalšími. Horší je to s právními vztahy k učebnám. Je neakceptovatelné, aby existovaly smlouvy na učebny, které se po udělení registrace zruší, smlouvy na hodinu týdně apod. Každá autoškola by měla mít důstojný prostor pro svoji činnost tak, aby se jednalo zcela regulérně o provozovnu ve smyslu Živnostenského zákona. Otázkou je i povinnost cvičiště. Na návštěvě v SRN jsme se přesvědčili, že něco takového vlastně není vůbec nutné. První fáze výcviku se prostě dělá opatrně tam, kde není provoz, třeba na parkovišti, či v postranních ulicích, a to i na motorce bez učitele s řídítky.

Úvahy o vyloučení nekalé konkurence tím, že povolování otevřít autoškolu by záviselo na tom, jestli neohrozím konkurencí ostatní jsou zcela scestné. Něco podobného však bylo dokonce předmětem jednoho z návrhů zákona, kterým se zřizovala školící střediska. No a povolovat jen autoškoly s kompletním rozsahem všech skupin je už úplně scestné.

Naproti tomu detailní učební plány a metodiky nám už dlouho schází a stávající učební pomůcky jsou dobré pro žáky, ale pro učitele není takřka nic, či jen žalostně málo. Pokud jde o dozor nad výukou státními orgány a udělování sankcí, nevím zcela přesně, co tím chtěl autor říci. Pokud bude autoškola postupovat v rozporu se zákonem na ochranu spotřebitele či zákonem živnostenským a zákazníka poškozovat, potom si dovedu představit za takové protiprávní jednání sankci. „Autoškolský zákon“, čili dnešní 247/2000 Sb., by jistě měl obsahovat sankce za to, že autoškola vyučuje s neschváleným vozidlem, za to že učitel nemá profesní osvědčení apod. Ovšem vztah autoškola – žák autoškoly by měl co do detailů v rozsahu a způsobu výuky a výcviku být jejich věcí. To všechno může platit pouze za předpokladu, že bude zajištěn řádný průběh zkoušek tak, aby zkoušky probíhaly na celém území státu na stejné úrovni kvality a náročnosti. To dnes v žádném případě není splněno a proto vidíme, jak si autoškoly stěhují provozovny do oblastí, kde to jde snadno. Takže zde je zakopán pes, ať se to někomu líbí nebo ne. Ministerstvo dopravy do doby nedávné kontrolovalo komisařům pouze papíry a trestalo je za špatně opravené křížky v testech (do roku 2006). Teprve v době nedávné se začala kontrolovat jejich práce a výsledky se záhy dostavily. Kauzy Nepomuk, Velké Meziříčí, Liberec, Ostrava ukazují, že něco není v pořádku. To něco je spočívá v tom, že ministerstvo dopravy komisařům dá průkaz a dále na jejich práci moc nemá páky. Jednak jsou komisaři zaměstnáni obcemi, z čehož vyplývá: „*koho chleba jíš, toho píseň zpívej*“ a zejména 206 obcí je příliš velká roztržitost na to, aby se jejich práce vůbec dala nějak metodicky korigovat. Takže ministerstvo s komisařem obvykle řeší až průšvih, kdy jim bere průkazy zase zpět. O tom, že podmínky provozu v řadě obcí podle dostupných informací neumožňují prozkoušet všechny úkony, ani nemluvě. Pro umožnění

zkoušení v konkrétním místě by se měly udělat audity, ze kterých by plnění zákonem požadovaných podmínek bylo patrné. Ale na toto se přichází až po 10 letech, kdy to nikomu nevadilo... Pokud autoškole bude jasné, že musí žáka připravit tak, aby zkoušku udělal a nebude moci kalkulovat s tím, že hodinu před zkouškou udělá „převod“ do jiné provozovny, potom se dá hovořit o tom, že problém by mohl být vyřešen. Žádné řešení není samospasitelné, ale stávající stav se jeví neúnosný. Zmiňovanou dvoukolejnost je nutné odstranit a zkušební komisaři by měli spadat pod jeden orgán, ať už to bude ministerstvo, dopravní úřad či jiná státní zkušební organizace. Ale to opravdu není věcí nás, provozovatelů autoškol, abychom toto řešili.

Druhý článek na podobné téma, který mě zaujal byl článek „Jak dál v autoškole“ od PaedDr. Františka Zimy. S většinou názorů v článku souhlasím. Pokud jde o povolování nových autoškol, bylo zmíněno výše, pokud jde o přípravu nových učitelů, stávající stav je neakceptovatelný zejména z toho důvodu, že nejsou přesně upraveny podmínky pro přípravu učitelů. Učitele může připravovat doslova učitel, který včera začal svoji učitelskou kariéru... V článku zmiňovaná komora autoškol není reálná. Kdokoli by připravoval učitele, nemůže to provádět odtrženě od provozování autoškoly a je lhostejné, jak se bude nazývat. Totéž je u školicích středisek. Stejně jich 90% funguje současně jako autoškola. O pasáži o výuce a evidenci lze vést dalekosáhlé debaty. Jedno je jisté: nekvalitní práce a šizení spočívá v direktivně stanoveném „minimálním“ počtu hodin. Přitom víme, že hodin je třeba fakticky pro většinu žáků více, ale nikoli je direktivně stanovovat. Toto musí vycházet z reálné konkrétní potřeby každého žáka tak, aby splnil podmínky pro to, aby úspěšně složil zkoušku. Pokud by se ovšem aplikovala úvaha o tom, že podmínky „zprísňíme“ a přidáme hodiny, efekt bude následující. Záměrně budu přehánět: řekněme, že obvyklá cena je 10 000 Kč a počet hodin se zdvojnásobí na 56. Cena díky nekalé konkurenci vzroste jen tak o 5000 Kč a jezdit se stejně nebude více. Toto jsme zažili v březnu v roce 1991, kdy při cenách cca 2500 Kč za výcvik s 18 hodinami po přijetí vyhlášky č. 55/1991 Sb. a zvýšení počtu na 28 cena nevzrostla o očekávaných cca 1200 Kč ale tak o 300 až 500 Kč... Pokud bude přijat systém, který bude primárně vycházet z jednotné a náročné zkoušky, potom někdo pojede 25x a někdo třeba 80x. Žáci se nebudou ptát, kolik „TO“ stojí, ale „jak mě to naučíte“. S tím souvisí i v článku zmiňované zkoušky. Padla tam otázka, zda oddělit zkoušky od autoškol a provádět zkoušky na úřadě. Proč ne. Trošku bych se obával pokoušet se dostat školení řidičů ze zákona pod křídla autoškol. Je to totiž otázka bezpečnosti práce řešená Zákoníkem práce. Navíc by to mohlo dopadnout tak, že bychom chtěli moc a dostal by to někdo jiný. Stávající stav sice není zcela dobrý, kdy spousta firem dělá různé elearningové kurzy, za manažery to vyplňují sekretářky apod., ale budme rádi za to, že ti schopní z nás si tuto firemní klientelu dokáží i přes tuto nepřízeň a konkurenci udržet.

Jednoznačně se ztotožňuji se závěrem, kde autor píše, že je třeba být jednotní v tom, jak má autoškola vypadat, abychom mohli za podmínky pro naši činnost účinně bojovat. Stejně tak nejlepší kontrolou musí být právě zkouška a nikoli prohlížení vozáků a sledování délky vyučovací hodiny se stopkami v ruce, či kontrola čárek v třídnicí.

BUDAPEŠŤ – 3 - 4.6.2010 - CIECA - Assessment for Novice Driver Safety

Ve dnech 3-4. června 2010 proběhl v Budapešti kongres **CIECA** (www.cieca.be) s názvem "**Assessment for Novice Driver Safety**" (*Hodnocení bezpečnosti začínajících řidičů*)

Za **Asociaci autoškol České republiky, o.s.** se zúčastnili Ing. Mgr. Ondřej Horázný, předseda AAČR a Ing. Aleš Horčíčka místopředseda AAČR a dále se též přidal Bc. Roman Budský.



Účast obou zástupců na mezinárodní konferenci byla samozřejmě schválena na předchozím zasedání výkonné rady AAČR.

Program celé konference byl koncipován cca do pěti dnů. Po společné diskuzi jsme se rozhodli přihlásit se pouze na úvodní neformální setkání, které je velmi důležité pro budování osobních vztahů a samozřejmě na hlavní jednací den programu.

V průběhu přibližně desíti hodin hlavního programu se při prezentacích (viz níže v článku) střídali odborníci z akademického prostředí, vládních struktur i neziskových organizací. Velké zastoupení měli severské státy Evropy, Velká Británie, státy Beneluxu. Bohužel za jediného člena CIECA z České republiky, tedy Ministerstvo dopravy, se nezúčastnil žádný zástupce.

Téma konference, jak název napovídá, se kompletně zaměřoval na sledování bezpečnosti a chování začínajících řidičů v celé Evropské unii. Vzhledem k tomu, že v současné době poměrně intenzivně v České republice diskutujeme zavedení tzv. řidičského průkazu na zkoušku, bylo právě velmi přínosné slyšet a vidět již reálná data z jiných států EU. Jednoduše by se dala shrnout základní teze, že nevhodnost u začínajících řidičů je neúměrně vysoká ve všech státech a že systémy, které jednotlivé státy zvolili, začínají pozvolna fungovat...



Samozřejmostí při konání takovéto akce je účast velkého množství společností zabývajících se učebními materiály pro autoškoly a další související technikou.

Osobně nás zaujaly německé trenažéry na techniku nad 3,5 tuny, tj. nákladní automobily a autobusy od firmy Dr. Foerst, dále způsob provádění evidence výcviku v maďarské autoškole s cca 50 zaměstnanci a další...

Níže v tomto článku naleznete odkaz na konkrétní článek.

Na webových stránkách je možné stáhnout kompletní prezentace přednášejících. Osobně doporučuji k přečtení tyto:

1) European Road Safety Action Programme 2011-2020, Mr. Gilles Bergot, DGMOVE, European Commission

(http://www.cieca.be/download.asp?file=0c_European%20Commission_Gilles%20Bergot_1.pdf)

2) Agreement between driver examiners' assessments in a system using competency-based assessments, Anna Wänglund, Department of Applied Educational Science, Umeå University, Sweden

(<http://www.cieca.be/download.asp?file=7.Wänglund.pdf>)

3) Driving Licence at School / Start to Drive, Eddy Klynen, Flemish Foundation for traffic Knowledge, Belgium (<http://www.cieca.be/download.asp?file=9.Klynen.pdf>)

Další prezentace a články stáhnete na webových stránkách organizace CIECA a Asociace autoškol ČR, o.s.

http://www.cieca.be/template_events.asp?eve_id=10&lng_iso=EN

<http://www.asociaceautoskol.cz/Zajimavosti-a-clanky/prehled-zajimavosti-z-kongresu-cieaca-3-462010-budapest.html>

<http://www.asociaceautoskol.cz/Zajimavosti-a-clanky/jak-delaji-evidenci-vycviku-jinde.html>



Na nejbližší Valné hromadě AAČR bude možnost prohlédnout si velké množství propagačních a informačních materiálů, které Vám samozřejmě poskytneme.

Ing. Aleš Horčíčka
místopředseda AAČR

Kdo je pojištěn, není zaskočen?

Většina provozovatelů autoškol má nepochybně uzavřeno pojištění své firmy, včetně pojištění na úraz žáků. I naše firma byla takto pojištěna, proto jsme byli klidní, neboť pokud by se něco stalo, pojišťovna by přeci plnila. To však byla pouze naše domněnka.

Pochybnost nastala ve chvíli, kdy jeden z našich kolegů padl se žákem na motorce, žák se zranil, ovšem pojišťovna odmítla plnit. Abychom měli jistotu, že nás taková situace nemůže potkat, začala naše pojišťovací poradkyně zjišťovat, zda jsme i pro případ úrazu žáka či učitele na motorce pojištěni. Její pátrání bylo náročné, výsledky zajímavé.

Nejdříve jí zaměstnanci pojišťovny, u níž bylo pojištění sjednáno, tvrdili, že ano, když však chtěla písemně vyjádření, dostala odpověď, že ne.

Na náš logický dotaz, proč jsme tedy pojištěni jsme, si odpověděli sami i vy si dokážete odpověď domyslet... Další detektivní práce čekala naši poradkyni, která ihned začala hledat pojišťovnu, která je takové riziko schopna pojistit. Jednalo se o mravenčí práci, otázala se snad všech pojišťoven na trhu. Ovšem jen jediná je schopna takovému požadavku vyhovět.

Nechci na stranách profesních novin dělat reklamu, ovšem v tomto případě to může ušetřit mnohým pátrání. Pojišťovna Uniqa je schopna nabídnout povinné ručení motocyklu, kde si lze připojistit riziko úrazu řidiče i spolujezdce.

Pro cenovou orientaci:

Moto Yamaha YBR 125 - roční pojistné 1646,- Kč za povinné ručení a pojištění řidiče a spolujezdce na částku 200.000,- Kč na smrt, či trvalou invaliditu, 200,- Kč/den za hospitalizaci.

Při stejných podmínkách činí pojištění u Hondy CB 500 únosných 2326,- Kč.

Jistě je v zájmu každého provozovatele autoškoly, aby platil jen takové pojištění, které zajistí solidní plnění v případě, kdy se stane nehoda či úraz.

Jiří Martínek, člen VR AAČR, Třeboň.

NÁKLAD A CO S NÍM ????

Pardubice 15.6.2010

Asociace autoškol uspořádala seminář na téma, které od 1.1.2011 bude „malou revolucí“ při přepravě nákladu a to zejména ve vnitrostátní dopravě. Troufám si tvrdit, na základě zkušeností z pravidelných školení, že řada zejména malých firem a jejich řidičů do dnešní doby „nestrávila“ povinnosti vyplývající z předpisů upravujících režim řidiče a jeho pracovní dobu a už se na ně valí další pohroma ve formě změn nebo lépe povinností z hlediska přepravy nákladu, jeho uložení a zajištění. Někteří řidiči, kteří provádějí mezinárodní dopravu, vědí, někteří alespoň tuší. I na vnitrostátní dopravě by mělo přestat platit heslo „nějak to nalož, uvaž a dávej bacha, ať to nevysypeš.“

O co tedy jde?

O nic jiného než o změnu v § 15 vyhlášky 341/2002 Sb., který s platností od prvního ledna příštího roku stanoví nové povinnosti z hlediska uložení a upevnění nákladu.

(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 přivažovacích prostředků lze alternativně použít za dynamický koeficient tření statický koeficient tření při současném použití koeficientu zrychlení v podélném směru rovnému 1.

Nevím, zda si všichni uvědomují, co pod touto změnou na dopravce čeká. Zajisté, bezpečnost přepravy by měla být na prvním místě, ale zkusme si odpovědět na otázku, kdo před pár lety něco věděl o vázacích prostředcích, protiskluzových podložkách, způsobu jejich správného užití, o výpočtu přivazovacích sil a tak dále. Já osobně jsem přesvědčen, že v mnoha firmách bude problém už to, aby jako příslušenství vozidla bylo pořádné koště, a aby ho řidič, než začne nakládat, použil. Jeden z problémů je, že řidič se musí o svých povinnostech dozvědět. Jedna z dobrých příležitostí, jak udělat atraktivnější školení řidičů. A tady asi i řada z nás se bude muset začít v této oblasti vzdělávat, abychom mohli podávat kompletní a správné informace. 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. Věřím tomu, že v momentě, kdy začnou padat první pokuty, pak to začne řidiče zajímat.

No a k tomu, abychom byli připraveni a schopni podat věcně správné a pokud možno kompletní informace, měl přispět seminář pořádaný asociací autoškol v Pardubicích. Úkolu seznámit nás, a pro mnohé podat první informace, se na výtečnou zhostil lektor celého semináře, Ing. Jaroslav Krejcar, Ph.D. – soudní znalec, vedoucí akreditované zkušební laboratoře č. 1187 pro zkoušky nákladu, jeho balení a ložení.

Kdo jsme se zúčastnili, asi budeme souhlasit, že se jedná o zcela novou, samostatnou disciplínu v naší vnitrostátní dopravě. Bude i na nás, abychom dokázali vysvětlit, že vše začíná již správným výběrem dopravního prostředku (ono se bude někdy těžko vybírat, pokud na starších vozidlech nebude dostatečný počet vázacích míst a nebo žádná), že není jedno, zda je podlaha plechová nebo z protiskluzové překližky, a jsem sám zvědav, jak se řidiči budou tvářit, až jim budu vysvětlovat, že uvázání a přivázání je každé něco jiného. Navíc je zde velký problém i v rámci Evropy a to stanovení konkrétní odpovědnosti za uložení a upevnění nákladu. Tedy otázky pro právníky specializující se na silniční dopravu.

Kdo jste se snažili již v této oblasti získat nějaké informace, dáte mi za pravdu, že odborná literatura na toto téma téměř neexistuje a k informacím tohoto typu se lze dostat poměrně obtížně. I v tom by nám mohla pomoci publikace Ing. Krejcara Ph.D. ***Přepravní balení zboží, uložení a zajištění nákladu v dopravních prostředcích a kontejnerech***, kterou je možno získat pro členy asociace za zvýhodněnou cenu. Přesto by bylo třeba se připravit na situaci, kdy řidič bude potřebovat vysvětlit, poradit, nebo konzultovat problém z této oblasti. Bude záležet na každém, kdo školí, zda mu to přinese určitou prestiž a uznání řidičů, nebo zda (asi každý z nás už slyšel spoustu nepěkných věcí o různých taky školeních). Tedy je třeba zvládnout tuto disciplínu a umět srozumitelně podat řidičům a dopravním firmám nové povinnosti, které z této nepatrné, ale obsahem obrovské novely vyplynou. Úmyslně zde nevolám po tom, aby se na trhu objevilo CD, které pustíme a sami nebudeme pořádně vědět o čem to je.

Od semináře už uplynul určitý čas a asi každý, kdo jsme byli přítomni, má nějakou vizi, jak toto i pro nás nové téma zpracovat. Možná by byla přínosná i spolupráce na dálku formou diskuze na stránkách asociace nebo i mezi jednotlivými školícími středisky, ale to už přinese čas. Jen bych nám všem chtěl na závěr popřát, abychom se dokázali i této problematice se ctí zhostit a byli pro řidiče a dopravní firmy skutečně důstojným partnerem, ke kterému chodí čerpat informace a ne ztrácet čas.

Přeji hezký den Miloš Šlajchrt, člen VR AAČR
autoslajchrt@volny.cz

Asociace autoškol byla požádána o uveřejnění otevřeného dopisu jednatele společnosti Bittner consulting, s.r.o. Jana Bittnera směřovaného Magistrátu města Liberec. Dopis je reakcí na „aféru“ v Liberci, jednak zamyšlením nad způsobem provádění výcviku na motocyklech.

Upozorňujeme, že článek vyjadřuje pouze názory jeho autora!

Magistrát města Liberec
Odbor dopravy
Frýdlantská 183
460 59 LIBEREC

V Litvínově 31.7.2010

Otevřený dopis Odboru dopravy Magistrátu města Liberec ve věci článku na i-dnes ze dne 20.července 2010 a násl. **„Řidičák na motorku za minutu a půl. Liberečtí úředníci šidí zkoušky“**

Před několika dny, v běžící „okurkové“ sezoně, kdy nemají novináři o čem psát, se najednou objevila „aféra“ a všichni se strašně diví, jací že to podvodníci pracují na libereckém magistrátu jako zkušební komisaři. Všechny následující články, které po tomto úvodním vyšly, se ale vůbec nezabývaly možností, že je něco velmi špatně v systému samém a nikoli v lidech. K napsání tohoto dopisu mne také, m.j., donutila dnešní příhoda, kdy jsme se žákem při jízdě spadli na zem a zaplat'pánbůh se to stalo ve velmi malé rychlosti na cvičné ploše. Nějaké šrámy jsem si však odnesl. Možná to spoluzavinilo i přetížení motocyklu (o tom však níže). Tak si to shrňme:

1. Pracuji v autoškolství jako učitel již 20 let a začínal jsem ještě ve státní autoškole Svazarmu. Tehdy prováděli činnost zkušebních komisařů příslušníci dopravní policie. Tito však nikdy na motocykl při zkoušce nesedli. Provedli jen zkoušku testem z pravidel provozu a „techniky“. Zkoušku z jízdy měli již potvrzenou učitelem autoškoly, který měl pověření k této činnosti od tehdejšího Dopravního inspektorátu. Ta se, dle mých osobních zkušeností, prováděla výhradně na cvičné ploše. Tím pověřeným učitelem býval zásadně dlouholetý učitel a zkušený praktik, který měl oprávnění k výuce všech skupin ŘO, přičemž na okrese byli obvykle nejvýše dva. Když jsem se v roce 1990, jako začínající učitel ve Svazarmu policistů zeptal, proč při zkoušce nesedí za žákem a nedrží ta šílená druhá řídítka, odpovědí mi bylo, že mají doma děti a že se nenechají zabít. Autorka prvního článku na toto téma ze dne 20.7. 2010 Kateřina Frouzová m.j. píše, citace: *správně měl sedět na motorce s ním a hlídat ho. Na zkušebním stroji má druhá řídítka, kterými může zabránit případné nehodě*“ (paní Frouzová vůbec nerozumí tomu, o čem píše, nevím, kdo jí tento nesmysl řekl, ale měla by si to možná zkusit). Výše uvedeným způsobem vše fungovalo až cca do poloviny roku 2001, kdy tuto agendu převzaly ze zákona od policie tehdejší okresní úřady. Stalo se tak na základě velké legislativní změny a to Zákonem o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb. a Zákonem o odborné způsobilosti k řízení silničních motorových vozidel č. 247/2000 Sb. Oba zákony se staly účinnými od 1.1.2001 a zhruba půl roku policie předávala agendu okresním úřadům.

2. V roce 2008 se mi dostalo do ruky vydání německého odborného časopisu vydávaného společností DEKRA GmbH a na titulní straně byla celostránková fotografie českého autoškolského motocyklu s tzv. druhým řízením a u obrázku byl tento text: *Je toto ještě možné ve 21.století?* Uvnitř listu byl pak článek, ve kterém autor rozebírá výcvik a zkoušky v českých autoškolách na motocykly a konstatuje, že tento způsob je v zásadě historickou záležitostí, patří do muzea a nikoli na silnici do dnešního provozu a že je velmi nebezpečným pro všechny účastníky provozu. Je pravdou, že tento systém druhých řídítek je československým vynálezem, který byl zaveden (pamětníci necht' mě opraví) na konci 50-tých let.

Jak už to bývá, když se v Česku něco stane, vytvoříme komisi nebo někam pošleme inspekci. Současný, pokrytecký postup Ministerstva dopravy je do nebe volající. Úředníci tohoto ministerstva totiž dobře vědí, v čem je problém. Problém je v tom, že je zákon v této části (nejen) špatný a už vůbec neodpovídá dnešním podmínkám. Místo toho, aby se zabývali nutnou změnou zákona, tak celou dobu dělali jakoby nic a teď se všichni naoko diví. Dlouhá léta totiž řada provozovatelů autoškol MD

upozorňovala na neudržitelnost této situace, ale nic se stále nedělo. Buďme rádi, že, jak doufám, spouštěcím mechanismem nutných změn nebyla až dosud tragická nehoda s úmrtím žáka nebo učitele. Mimochodem je v této souvislosti velmi zajímavá jedna skutečnost. Ví se o nějaké vážnější nehodě v minulosti žáka a učitele (příp.komisaře) při jízdě? Já o ní nevím. Je to z toho důvodu, že až na výjimky, se výcvik v drtivé většinou provádí stále na cvičné ploše a zkoušky jakbysmet a to nejen v Liberci, ale v celé ČR. Argumentovat zde bezpečností provozu je liché. Mnoho motorkářů z těch, kteří zabili sebe nebo i jiného, totiž nehavarovali proto, že by neuměli řídit motocykl, ale protože brutálním způsobem vědomě porušovali pravidla provozu a zcela kašlali na zásady bezpečné jízdy a selský rozum. Denně je každý z nás svědkem takového jednání.

V roce 2003 jsem byl členem pracovní komise, která byla jmenovaná tehdejším ministrem dopravy Šimonovským a měla za úkol připravit návrh velké, tzv.euronovely autoškolského zákona. Největším zastáncem současného způsobu a odpůrcem změny byl v té době velmi vlivný (pro mě ze zcela nepochopitelných důvodů) jistý B.Liška. Bylo náhodou, že provozoval tehdy jednu ze tří firem v ČR, která se výhradně zabývala montáží druhých řídítek? Sám jsem měl pak o rok později možnost osobně obhajovat přímo před ministrem Šimonovským nutnost změny. Když mě vyslechl, zeptal se na řešení. Odpovědí mu bylo, že nejlepším a nejbezpečnějším způsobem je model obvyklý v západní Evropě a to ten, že žák jede na motocyklu svém (myšleno autoškolském), je označen oranžovou vestou, za ním na druhém motocyklu učitel (také označen) a komunikuje s žákem hlasovým zařízením, kdy mají oba u brady mikrofon a v přilbě sluchátko. Učitel má na svém motocyklu ještě dálkový ovladač, kterým může vpředu jedoucí motocykl vypnout. Samozřejmě je nutné, aby žák na 100 % respektoval příkazy učitele, avšak právní odpovědnost za své jednání nese přiměřeným způsobem sám. Na tento můj výklad pak pan Šimonovský řekl: „*To by ale znamenalo zdražení autoškoly, když bude nutné mít dva motocykly, že?*“ Nemohl jsem se nic jiného, než že jsem zakoktal něco v tom smyslu, že ano, že však nelze takto uvažovat, pokud si např.někdo chce koupit motocykl za cenu Fabie, ale bylo mi hned jasné, že se zatím dlouho nic nezmění. To nebyla pro pana ministra důležitá záležitost z hlediska jeho politických, nebo jiných zájmů, jako např.Kapsch apod.

Ministr Šimonovský však nebyl sám, kdo dostal relevantní informace o této velmi specifické záležitosti. Pravidelně se snažili různí učitelé autoškol hovořit s dalšími pracovníky MD a to na úrovni ředitelů odborů, příp. vedoucích oddělení. Takže MD o tomto problému dobře ví, ale jen se až dosud tvářilo, že je vše OK. Výmluvy pracovníků MD se odvíjely od argumentace, že je právně velmi obtížné stanovit hranici odpovědnosti žáka, který zatím není řidičem a že by v českých poměrech bylo nemožné vynutit, aby se jiní řidiči nezařazovali mezi jedoucí motocykly aby učitel neztratil vizuální, bezprostřední kontakt se žákem apod. Proč to jde v zahraničí? Není to pak věcí policie, legislativy a správních orgánů? Samozřejmě že je. Ale je to asi moc práce.

3. Odmyslíme-li si výše uvedené a to jednoznačný akcent na bezpečnost provozu, jsou však zde další okolnosti, které také s bezpečností úzce souvisí:

- **nejvyšší přípustná hmotnost motocyklu:** většina velkých výcvikových motocyklů (sk. A bez omezení) má tuto hodnotu cca okolo 185 kg, u menších motocyklů (sk. A s omezením, A1, AM) ještě mnohem méně. Sám vážím více než 100 kg, takže pokud budu správně já i žák ustrojen, mohu jet se žákem při výcviku na sk. A bez omezení, který váží max. cca 75 kg. Ze zákona však nejsem oprávněn nutit žáka ke kontrolnímu vážení, přesto nesu jako učitel (stejně i komisař) odpovědnost za to, že nepřetížím motocykl. Pokud by se stala při výcviku nehoda na našem motocyklu Honda CBF 500, tuším (pokud bych přežil), co by mi řekl soudce. Asi, že se výcvik vůbec neměl konat. Takže jsem měl žáka odmítnout, pokud odhadem zjistím, že asi nesplňuje váhové parametry a připravit se tak o tržbu za svou službu, že. Nebo bych měl povinně zhubnout? Co by na to řekli obhájci lidských práv, např. pan Kocáb? Není to náhodou diskriminace jako hrom při výkonu povolání z hlediska váhy? Z výcviku na lehčích motocyklech jsem prakticky vyloučen, leda bych jej prováděl s dětmi vážícími okolo 40 kg. Rovněž pak si zkuste, kolik takový přetížený motocykl na sk.A1 s kubaturou 125 ccm jede do kopce. Na první převodový stupeň max. 15 - 20 km/hod. Stát mi přitom po splnění kvalifikačních odborných kritérií udělil profesní osvědčení učitele pro sk. A a neptal se mě, kolik vážím!!!

- **výška zadního sedadla motocyklu:** měřím zcela průměrných 176 cm a při jízdě na cvičném motocyklu nedosáhnou plně nohama na zem, takže při zastavení např. na křižovatce mě musí žák i s motocyklem udržet. Rád bych tímto pozval paní redaktorku Frouzovou a může si to zkusit. Chlap vážící 100 kg to celkem dokáže (avšak přetěžujeme motocykl a dopouštím se tak min. přestupku, v případě nehody pak zřejmě i trestného činu – to je veselé, že). Křehká dívka to ale dokáže jen s velkými obtížemi.

- **mechanika napojení druhého ovládní:** jen ten, kdo si to nikdy nezkusil, může tvrdit, že je možné takto v případě hrozící nehody tuto odvrátit. Kvůli pákovému převodu síly prostřednictvím táhel je nutné vyvinout daleko větší sílu pro změnu směru než z prvního řízení. Ve výsledku se pak žák s učitelem (komisařem) přetahuje o řízení ! Jak to souvisí s bezpečnou jízdou ve vyšší rychlosti mi zcela uniká.

- **výhled z místa učitele (komisaře):** naposledy jsem měl žáka, který měřil cca 190 cm, vážil (dle svých slov) asi 100 kg. Při cvičné jízdě jsem se vždy modlil, ač jsem ateista, abych to přežil. Maximální rychlost, kterou jsme vyvinuli byla cca 60 km/hod. Rychleji by jel jenom člověk, který to nemá v hlavě v pořádku. Dopředu přes jeho ramena vidíte velmi obtížně, dozadu vůbec, na blinkry jsem rovněž neviděl. Nevím tedy dobře, kam žák jede, zda před námi není nějaká nerovnost na silnici, nevím, zda směrovku zapnul a zda ji opět vypnul, zda nedal směrovku na opačnou stranu apod. Např. tedy manévr najetí ke středu vozovky před odbočením vlevo nemá učitel vůbec pod kontrolou !!! Při zkoušce je to stejné, takže víme, zda budoucí řidič umí ovládat bezpečně motocykl i v maximální povolené rychlosti? Nevíme!!!

- **sexuální harašení:** i zde existuje možnost, o které zatím nikdo nikdy nehovořil. Jen pro představu – padesátiletý učitel „leží“ na zádech sličné dívky, dýchá jí na krk a svým předloktím obou rukou se občas lehce otírá o prsa řidičky. Nevěříte? Běžte si to zkusit. Jinak ta „geniální“ druhá řídítka nelze držet.

Co říci závěrem?

Současný stav způsobu výcviku a zkoušky je zcela neudržitelný. Jak jsem se dočetl, chystáte natáčení na video průběhu zkoušky. Co když se Vám první žadatel vzepře a řekne, že si nepřeje, aby ho někdo filmoval? Stát smí uplatňovat svou moc jen v mezích zákona. Toto je garantováno Ústavou ČR a Listinou základních práv a svobod. A v zákoně nic takového není, pokud nepřipustíme účelové zneužití správního řádu. Nemělo by MD místo schvalování nezákonného postupu (tiskový mluvčí MD p. Hanzelka řekl, že to je v pořádku) pracovat na nápravě stavu?

Co se týká zveřejněných videozáznamů z průběhu zkoušky, kdy zkušební komisař vašeho odboru jede za žákem v osobním vozidle autoškoly, pak prohlašuji, že byste si měli takového komisaře považovat. Tento totiž, nehledě na špatný zákon, dobře a odpovědně vykonává svou práci. Zasloužil by nikoli potrestání, ale naopak pochvalu. Tímto způsobem totiž lze velmi dobře posoudit, zda se zkoušený umí sám dobře orientovat v provozu a zda správně a bezpečně ovládá motocykl. Toto své tvrzení myslím zcela vážně s ohledem na svou 20-letou praxi ve výcviku.

Druhé řízení je maximálně obhajitelné v první fázi výcviku, kdy se žák učí první krůčky v ovládní motocyklu. Učitel si tak na cvičné ploše může za něho sednou a pomoci mu s např. rozjezdem, řazením zastavením, vedením motocyklu v malé rychlosti apod. Pokročilejší fáze výcviku však bezpodmínečně musí pokračovat za plného provozu výše uvedeným způsobem ve dvou motocyklech. Učitel musí posoudit, zda je žák již zralý na druhou fázi v provozu a tento naopak musí podepsat nějaké prohlášení (jak jej formulovat je věc právníků – na MD jich pracuje dost), že si je vědom své právní odpovědnosti a svobodně jde do provozu. Tento postup m.j. povede k automaticky vyššímu stupni odpovědnosti žáka, protože ví, že na tom motocyklu bude sám i když s rádcem a „hlídačem“ v zádech. Není přitom vůbec nutné nic vymýšlet, stačí se rozhlédnout v zahraničí a tento způsob jen okopírovat.

Stejně tak je nutné provádět zkoušku třeba i v lednu, bude-li si to žák - zákazník přát. To dnes není možné. Za tuto zkoušku žák platí správní poplatek 700 Kč, který je příjmem magistrátu. Proto se také úřad musí chovat trzně, stejně jako soukromé subjekty – autoškoly. Pak pojedou komisař s učitelem v autě za žákem. Dnes se zkoušky obvykle provádějí jen v období duben – říjen v závislosti na počasí. O zatímní nemožnosti vykonat zkoušku také třeba odpoledne, nebo v sobotu ani nemluvě.

S pozdravem Jan Bittner

Je hodnocení zkoušky z praktické jízdy v souladu se směrnicí EU?

Ing. Mgr. Ondřej Horázný

Začátkem roku 2010 Asociace autoškol ČR zaslala na Ministerstvo dopravy dopis, ve kterém bylo navrženo upravit vyhlášku č. 167/2002 Sb. tak, aby lépe odpovídala Evropské směrnici č. 2000/56/ES pokud jde o hodnocení zkoušky z praktické jízdy.

Text podnětu čtete zde:

Věc: podnět ke změně vyhlášky č. 167/2002 Sb.

Vážený pane řediteli,

na přelomu listopadu a prosince se v médiích objevila aféra, týkající se údajně neobjektivního hodnocení zkoušek žadatelů o řidičská oprávnění, prováděných zkušebními komisemi magistrátu města Jihlava. Asociace autoškol nechce tuto konkrétní situaci nijak hodnotit. Chtěli bychom ovšem poukázat na skutečnost, že situace v této oblasti patrně není zcela ideální. Řada autoškol v ČR si stěžuje na neobjektivní způsoby hodnocení zkoušek. Tyto stížnosti jsou však vždy anonymní, a to z obavy před reakcí dotčených úředníků a odehrávají se zpravidla na diskusních fórech. Nechceme spekulovat o tom, zda se jedná o nedostatečnou přípravu žadatelů, či opravdu o neobjektivní způsob zkoušení či hodnocení.

Při sledování této kauzy jsme ovšem zjistili naprosto zásadní nedostatky právní úpravy, pokud jde právě o hodnocení zkoušek žadatelů o řidičská oprávnění. Vyhláška č. 167/2002 Sb. se zabývá způsobem hodnocení praktické zkoušky z jízdy žadatele o řidičské oprávnění v jednom odstavci na deseti řádcích a zákon č. 247/2000 Sb. na podobném rozsahu vymezuje, kdy žadatel neprospěl při závažném porušení pravidel. Směrnice o řidičských průkazech č. 2000/56/ES se přitom hodnocením zkoušek velmi podrobně zabývá na více než dvou stranách textu (viz příloha).

Naprosto zásadním problémem se jeví skutečnost, že Česká republika podle našeho názoru nezajistila řádnou transpozici směrnice č. 2000/56/ES. Lhůta pro transpozici proběhla 30.9.2003, tedy ještě před vstupem ČR do EU. Odpovědnost za tuto transpozici mělo ministerstvo dopravy. Česká republika tím patrně nesplnila závazek vyplývající z článku č. 249 SES. To by mohlo být důvodem k zahájení řízení proti ČR ze strany Evropské komise.

Žádám Vás pane řediteli, jménem našeho sdružení, abyste v co nejkratší době inicioval novelizaci vyhlášky č. 167/2002 Sb., spočívající v řádném provedení transpozice směrnice č. 2000/56/ES, pokud jde o tuto oblast. Současně žádám o sdělení, jak bude v této věci postupováno.

Za Výkonnou radu Asociace autoškol ČR

Ing. Mgr. Ondřej Horázný v.r.
předseda Asociace autoškol ČR, o.s.

Na tento dopis přišla od Ministerstva dopravy asi za měsíc následující odpověď:

Věc: Stanovisko Ministerstva dopravy k podnětu Asociace autoškol ČR, o.s. k novelizaci vyhlášky č. 167/2002 Sb

Vážený pane předsedo,

dne 7. ledna 2010 jsem obdržel Váš podnět k provedení novely vyhlášky č. 167/2002 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění zákona č. 478/2001 Sb. (dále jen „vyhláška“). Zaslání předmětného dopisu zdůvodňujete potřebou dosažení řádné transpozice směrnice 2000/56/ES, kterou se mění směrnice 91/439/EHS o řidičských průkazech.

Odbor pro záležitosti EU Ministerstva dopravy provedl na základě Vašeho podnětu podrobné srovnání obsahu části 9 přílohy II směrnice 91/439/EHS ve znění směrnice 2000/56/ES (dále jen „směrnice“) s relevantními ustanoveními zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“) a vyhlášky č. 167/2002 Sb.

Ministerstvo dopravy si je vědomo skutečnosti, že systematika a struktura § 19 vyhlášky ve spojení s § 42 a § 43 zákona skutečně neodpovídá systematickému členění části 9 přílohy II směrnice. Zatímco v příloze směrnice je zakotvena zvláštní úprava dovedností a chování, které se zkoušejí u jednotlivých skupin řídičských oprávnění (části 6, 7 a 8 přílohy II směrnice) a následně je zvlášť upravena problematika vyhodnocení zkoušek dovedností a chování (část 9 přílohy II směrnice), transpoziční ustanovení zákona a především vyhlášky s takovým striktním oddělením právní úpravy nepočítají. Přesto však nelze a priori konstatovat, že Česká republika nedosáhla řádné transpozice směrnice.

Dle základního principu unijního práva, jenž je explicitně vyjádřen v článku 288 Smlouvy o fungování Evropské unie, jsou směrnice závazné pro členské státy, pokud jde o výsledek, jehož má být dosaženo, přičemž volba formy a prostředků se ponechává na rozhodnutí vnitrostátních orgánů těchto států. Cíle sledované směrnice jsou dle názoru Ministerstva dopravy formálně-právně dostatečně naplněny stávajícími ustanoveními **§ 42 a § 43 zákona a § 19 vyhlášky**. Přestože tedy systematika vnitrostátní právní úpravy neodpovídá systematické úpravě unijní a současně ustanovení směrnice nebyla doslovně převzata (okopírována) do vnitrostátního právního řádu, po obsahové stránce **ustanovení směrnice do právního řádu České republiky promítnuta byla**.

Je potřeba zdůraznit, že první odstavec bodu 9.1 přílohy II směrnice byl do vnitrostátního práva transponován ustanoveními § 43 odst. 2 a 3 zákona. Druhý odstavec předmětného bodu se týká pouze obecné povinnosti členských států (bez jakékoli podrobné úpravy) zajistit řádné vyškolení zkušebních komisařů a dozor na jejich činnosti, což je na úrovni vnitrostátního práva promítnuto v hlavě I části třetí vyhlášky, jakož i v jednotlivých ustanoveních zákona.

Pokud se jedná o bod 9.2 přílohy II směrnice, jeho obsah byl promítnut primárně do ustanovení § 19 odst. 4 vyhlášky.

Bod 9.3 přílohy II směrnice stanoví celkem podrobně dovednosti žadatelů, jejichž splnění zkušební komisař vyhodnocuje v rámci probíhající zkoušky z praktické jízdy. V této souvislosti je nutné upozornit na značně detailní vymezení znalostí a dovedností, které má žadatel prokazovat v první a druhé části zkoušky z praktické jízdy dle ustanovení § 19 odst. 1 a 2 vyhlášky. Ministerstvo dopravy se domnívá, že výčet dovedností a znalostí, jež jsou mandatorní **součástí zkoušky** z praktické jízdy nelze posuzovat separátně od těch dovedností a znalostí, které jsou **součástí hodnocení** prováděného zkušebním komisařem. Je potřebné vycházet z toho, že zkušební komisař hodnotí všechny aspekty související s řízením motorového vozidla, které jsou uvedeny v § 19 odst. 1 a 2 vyhlášky.

Kromě toho lze rovněž zmínit ustanovení § 19 odst. 4 vyhlášky, dle kterého zahrnuje hodnocení zkoušky z praktické jízdy mimo jiné **dodržování povinností řidiče v provozu na pozemních komunikacích**. Obsáhlý a podrobný výčet těchto povinností je zakotven v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů. Prostřednictvím tohoto odkazu zkušební komisař hodnotí v rámci zkoušky dodržování platných pravidel silničního provozu žadatelem, z nichž řada je rovněž uvedena v bodě 9.3 přílohy II směrnice.

S ohledem na výše uvedené skutečnosti zastává Ministerstvo dopravy stanovisko, že z hlediska formálně-právního zapracování ustanovení směrnice do vnitrostátního právního řádu byly cíle unijní úpravy dosaženy. Přestože vnitrostátní úprava, jak bylo výše zmíněno, neodpovídá zcela systematické směrnice a ani nepřebírá doslovně znění jejich ustanovení, **pravidla stanovená v části 9 přílohy II směrnice lze podřadit (subsumovat) pod ustanovení § 42 a 43 zákona, jakož i § 19 vyhlášky**. Ostatně předkladatel předmětného podnětu neidentifikoval žádná ustanovení části 9 přílohy II směrnice, jež by nebyla dostatečně promítnuta do vnitrostátního právního řádu.

Česká republika tudíž dostala svým závazkům vyplývajícím z části 9 přílohy II směrnice 91/439/EHS ve znění směrnice 2000/56/ES.

S pozdravem

Ing. Vladimír Slavíček
ředitel, Odbor pro záležitosti EU

Tedy zdá se, že zákon a vyhláška jsou v pořádku a není třeba se obávat, že zkoušky žadatelů by mohly probíhat jinak nežli v souladu s předpisy. Jenže opak je pravdou. O tom jsme se přesvědčili letos v červenci, kdy jsme mohli v televizi sledovat, jak může probíhat zkouška z jízdy na motocyklu v Liberci. Kdyby to snad bylo jen jednou, ale podle dostupných informací se jeví, že zkoušky tak probíhaly údajně zcela běžně po dlouhou dobu...

A to v zákoně je přitom v § 43 jasně napsáno:

(4) Zkoušky se účastní učitel výcviku autoškoly, která žadatele přihlásila ke zkoušce. **Učitel výcviku sedí ve vozidle na sedadle pro učitele výcviku.** Zkoušky se může dále účastnit osoba pověřená výkonem státního dozoru, vrchního státního dozoru a tlumočnick.

(5) U zkoušky k získání řidičského oprávnění prováděné s výcvikovým vozidlem, které je pouze dvoumístné, se učitel výcviku přímého výkonu zkoušky neúčastní. V tomto případě **zkušební komisař přebírá povinnosti učitele autoškoly vyplývající ze zvláštního zákona**, ale i odpovědnost za žadatele o řidičské oprávnění a výcvikové vozidlo.

Zdá se, že selský rozum nestačí a v zákoně holt není výslovně napsáno, že zkušební komisař na té motorce za žákem musí sedět. Takže v Liberci si to vyložili po svém. Jenže to, že komisař za žákem má sedět, ze zákona opravdu vyplývá jen nepřímou a z jiných ustanovení. Ostatně ve Žďáru nad Sázavou se již delší dobu právě takto zkouší, ale pouze první část zkoušky na autocvičisti! Tomu však předcházela vyjednávání s ministerstvem dopravy a posuzování, zda to tak opravdu jde. Pokud jde o zmiňovanou jízdu samotného žáka při zkoušce na motocyklu tak, jak bylo předvedeno v Liberci, je jasné, že komisař postupoval nesprávně. Obávám se ale, že bude-li se bránit ve správním řízení, vedeném o porušení jeho povinností, potom se bude dovolávat právě toho, že zákon mu nikde nestanovil výslovně povinnost sedět za žákem. Inu opět Kocourkov a Švejkování typické pro tuto zemi.

Řidiči referentských vozidel a zaměstnavatel

(Převzato z webové stránky www.bozpinfo.cz, článek ze dne 31.5. 2010)

AUTOR: DANDOVÁ EVA

Zaměřujeme se zde především na tyto otázky: Může zaměstnavatel vyžadovat po zaměstnanci odpolední (večerní) cestu pro potřebu firmy po odpracování standardních 8 hodin kancelářské práce? Může v případě odmítnutí zaměstnance nějak postihnout? Je čas strávený řízením referentského vozidla mimo standardní pracovní dobu považován za výkon práce? Lze za takovou dobu vyžadovat po zaměstnavateli mzdu? Může zaměstnanec odmítnout cestu přes celou republiku, např. v době sněhové kalamity, když jednání není nezbytné a je přesvědčen, že jde o zbytečný hazard se zdravím?

Pracovní cesta je v podstatě změna pracovní smlouvy (změna místa výkonu práce) a tu zaměstnavatel nemůže provést bez souhlasu zaměstnance - to zakazuje Listina základních práv a svobod (povinnosti mohou být ukládány toliko na základě zákona a v jeho mezích). Proto také zákoník práce v § 42 stanoví, že pracovní cestou se rozumí časově omezené vyslání zaměstnance zaměstnavatelem k výkonu práce mimo sjednané místo výkonu práce. Zaměstnavatel může vyslat zaměstnance na dobu nezbytné potřeby na pracovní cestu jen na základě dohody s ním. Zaměstnanec na pracovní cestě koná práci podle pokynů vedoucího zaměstnance, který ho na pracovní cestu vyslal. Starý zákoník práce k tomu dodával ještě, že zaměstnavatel může vyslat zaměstnance na dobu nezbytné potřeby na pracovní cestu, je-li tato podmínka dohodnuta v pracovní smlouvě. Proto také zaměstnavatelé po r. 2001 často se zaměstnanci sjednávali v pracovní smlouvě tzv. generální pardon, tedy možnost vysílání zaměstnance na pracovní cestu. V tom případě, když zaměstnanec zaměstnavateli jednou takový souhlas předem dal, může dnes již těžko argumentovat, že na pracovní cestu jezdit nebude. Sjednání souhlasu s vysláním na pracovní cestu v pracovní smlouvě je však nepraktické, zaměstnanci stárnou, mění se jejich zdravotní stav, jejich rodinný život a s tím souvisí s jejich zájem/nezájmem o vysílání na pracovní cesty. Proto je v praxi lepší, když – tak jak to předpokládá dnes platný zákoník práce - se vysílání na pracovní cesty sjednává v jiných dohodách než je pracovní smlouva a s kratší dobou platnosti.

Z uvedeného tedy vyplývá, že v případě předchozího udělení souhlasu s vysíláním na pracovní cesty zaměstnavateli jej lze odvolat jen velice obtížně, zase na základě změny tohoto ujednání. Pokud ale zaměstnavatel písemný souhlas s vysíláním na pracovní cesty nemá, pak musí ctít dnes platný zákoník práce a může zaměstnance vyslat na pracovní cestu výhradně na základě dohody s ním. Zaměstnavatel samozřejmě nesmí zaměstnance postihovat za to, že např. nechťejí jezdit na pracovní cesty, zákon jim to výslovně neukládá, ale je zase řada zaměstnání, kde si zaměstnavatel stanoví požadavek před přijetím na určitou pozici, že zaměstnanec bude souhlasit s vysíláním na pracovní cesty.

Čas strávený řízením referentského vozidla není výkonem práce, to by zaměstnanec musel mít se zaměstnavatelem na řízení motorového vozidla sjednánu např. dohodu o pracovní činnosti. Řízení motorového vozidla je výkonem práce pouze pro zaměstnance - řidiče. Podle § 210 zákoníku práce platí, že doba strávená na pracovní cestě nebo na cestě mimo pravidelné pracoviště jinak než plněním pracovních úkolů, která spadá do pracovní doby, se považuje za překážku v práci na straně zaměstnavatele, při které se zaměstnanci mzda nebo plat nekrátí. Jestliže však zaměstnanci v důsledku způsobu odměňování mzda nebo plat ušla, poskytne mu zaměstnavatel náhradu mzdy nebo platu ve výši průměrného výdělku.

Z uvedeného tedy vyplývá, že když zaměstnanec pojedje 400 km po své pracovní době a není řidičem z povolání, pak se nejedná o výkon práce a za uvedenou dobu žádnou mzdu ani její náhradu neobdrží.

Příklad - směna zaměstnance je od 7 hod. do 15,30 hodin a zaměstnavatel zaměstnance vyšle v 5,00 hod. vlakem z Prahy do Ostravy, kde bude v 8,30 hodin. Od 9 hodin do 18 hodin tam bude zaměstnanec vykonávat práci (bude se účastnit jednání). V 18,30 hodin opět pojedje vlakem do Prahy, kde bude o půlnoci. Doba od 5.00 do 7.00 hod. se nepočítá, to je volno zaměstnance, ale doba od 7.00 hod. (začátek směny) do začátku jednání je překážkou na straně zaměstnavatele. Pak následuje výkon práce, a 2 ½ hodiny práce přesčas a cesta zpět, která je zase v době volna zaměstnance.

Za důležité považují ustanovení § 153 zákoníku práce - „Podmínky, které mohou ovlivnit poskytování a výši cestovních náhrad, zejména dobu a místo nástupu a ukončení cesty, místo plnění pracovních úkolů, způsob dopravy a ubytování, určí předem písemně zaměstnavatel; přitom přihlíží k oprávněným zájmům zaměstnance.“ Zejména část věty za středníkem je velice důležitá pro některé výše popisované situace (cesta o víkendu, v době sněhové kalamity apod.), zaměstnavatel musí přihlížet k oprávněným zájmům zaměstnance a musí respektovat připomínky ze strany zaměstnance.

Kromě toho ještě existuje § 106 odst. 2 zákoníku práce „Zaměstnanec je oprávněn odmítnout výkon práce, o níž má důvodně za to, že bezprostředně a závažným způsobem ohrožuje jeho život nebo zdraví, popřípadě život nebo zdraví jiných fyzických osob; takové odmítnutí není možné posuzovat jako nesplnění povinnosti zaměstnance.“, kterého je také možné v těchto situacích využít. Zejména pak u řidičů referentských vozidel, kteří mohou argumentovat tím, že nejsou řidiči z povolání a že z důvodu BOZP odmítají jízdu v době např. sněhové kalamity, neboť nemají tolik zkušeností. Zaměstnavatel je pak může na pracovní cestu vyslat, ale musí zvolit jiný způsob dopravy.

Nakonec by se dalo o pracovních cestách a o řízení referentských vozidel uvést ještě mnoho, ale zaměstnavatel musí i v těchto případech mít na paměti BOZP. Nařídít zaměstnanci, aby vyjel po skončení směny na dlouhou cestu, je hazard. Takový zaměstnavatel zřejmě neví nic o prevenci rizik a o tom, jak má organizovat práci a pracovní postupy řidičů referentských vozidel. V tomto případě doporučuji obrátit se na odborně způsobilou osobu v prevenci rizik (bezpečnostního technika), kterého dnes již každý zaměstnavatel musí mít a upozornit ho na tyto skutečnosti.

Vážení milovníci historie motorismu !

Dovoluji si pozvat Vás na v pořadí již 3. Auto-moto-ŠiMi-Šou, tentokrát pod názvem „Století slaví mladí i staří, řidičů zkušební komisaři.“

Ano, přátelé, je tomu tak. Letos oslavíme 100. výročí jmenování prvního zkušební komisaře řidičů motorových vozidel. Velmi mi záleží na tom, aby tato oslava byla vskutku důstojná a proto se na Vás obracím již dnes, aby si každý z Vás mohl udělat čas a svou účastí přispěl k úspěchu celé akce.

Připravujeme bohatý program a věříme, že každý z účastníků zde najde něco, co ho zvláště zajímá. Využijte možnost setkat se těmi, které již tak často nevidáte, s bývalými spolupracovníky, kolegy, starými kamarády a přáteli.

Stručný časový plán setkání :

pátek 24. 9. 2010 – příjezd účastníků a ubytování

19.00 - setkání pamětníků a večer vzpomínek s nimi

19.30 - prohlídka výstavy k tomuto výročí v areálu hotelu

20.00 - prezentace historie zkoušení – Mgr. Karel Bezděkovský

21.00 - o tom Vám mohu také vyprávět- pan Jiří Pour, bývalý dlouholetý ústřední metodik ŘAŠ Praha, aneb jak to dělají jinde

22.00 - pan Roman Budský- nové trendy ve výcviku a zkoušení

23.00 - volná zábava, předání upomínkových listů, drobných dárků pamětníkům a seznámení s programem soboty

sobota 25.9.2010

8.00 - 10.00 – snídaně pro ubytované, přejímka vozidel soutěže veteránů Auto-moto

10.30 - rozprava s jezdci

11.00 - start vozidel do první etapy

11.30 - odjezd soutěžících komisařů na AC Kokonín

13.00 - 15.00 – oběd všech na AC Kokonín

15.00 - odjezd veteránů do druhé etapy a dokončení soutěže komisařů a AC

17.00 - odjezd všech na hotel Kavka

18.30 - oznámení výsledků soutěže

19.00 - zahájení večerního programu, předání cen, pamětních listin a upomínkových dárků účastníkům

20.00 - slavnostní slovo (nejvýznamnější osobnost na setkání) a přípitek na další století

20.15 - raut, hudba, tanec, volná zábava

neděle 26 .9. 2010

odjezd do 10.00 z hotelu a návrat do všedních dnů

Pro opravdu důstojný průběh oslav je nezbytné mít včas k dispozici potřebné údaje (počet hostů, vozidel apod.).

Ubytování a stravování předběžně objednáno v hotelu Kavka. Počty budou upřesněny na základě závazných objednávek. Požadavky na ubytování projednejte přímo u vedoucího hotelu pana Jana Kolaříka. Kontakt na mobil je 775 339 073 nebo mail recepce@hotelkavka.cz.

Přihlášky do soutěže zasílejte na adresu : M. Šimková, Jizerská 4, Jablonec n.N., na email info@autoskolaok.cz, mobil 737 958 947, na email as.saxana@seznam.cz.

Děkujeme a těšíme se na všechny, co mají smysl pro humor a přijdou se s námi pobavit.

Kdo si hraje, nezlobí !