

# *Autoškolské noviny*



***Leden – únor 2011***

***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,*

*výkonná rada AAČR Vám přeje v novém roce 2011 jako každoročně především zdraví, pohodu v práci i v rodině a především dostatek práce pro Vás i Vaše zaměstnance.*

*V loňském ledovém čísle jsme konstatovali, že konec přechodného období pro získání profesního průkazu způsobil obrovský zájem o skupiny C a CE v první polovině roku 2009 a následný prudký propad. Loni na podzim, někde už dříve se projevil propad i v zájmu o skupinu B. Dramatický pokles se projevil zejména od první sněhové kalamity v prosinci. Co se s tím dá dělat? Domníváme se, že nic, pouze čekat na lepší počasí. Je to asi jako se zájmem o jízdu na lyžařském vleku v létě a plavání ve Žlutých lázních v Praze 4 Podolí touto dobou...*

*Zdá se, že vznikla nová organizace, která má sdružovat autoškoly a má zřejmě za jeden z hlavních cílů zachování provádění zkoušek obecními úřady, a to v prostorách autoškol. Jinými slovy se zdá, že jsou proti jakékoli změně, která by mohla mít vliv na zkvalitnění a zprůhlednění průběhu zkoušek. Bohužel jde naprosto jasně o štěpení autoškol, namísto jejich sjednocení. Obáváme se, že takový rozkol může mít za následek to, že státní správa nebude vědět s kým komunikovat a nebude nás považovat za důvěryhodné partnery. Dále máme za to, že naším cílem musí být zejména zájem o podmínky pro práci autoškol a učitelů. Podmínky zkoušek nás zajímají až tehdy, když se jedná o spravedlivé hodnocení výsledků naší práce.*

*Výkonná rada AA ČR*

## Členský příspěvek pro rok 2011

Ing. Jan Černý

Jednou z povinností člena AA ČR, o.s. je včasné zaplacení členského příspěvku. Z těchto prostředků je financována činnost AA. Valnou hromadou byl dne 9.10.2010 schválen opět členský příspěvek **ve výši 2000,- Kč**. Včasným zaplacením příspěvku pomůžete zkvalitnit naši činnost.

Výkonná rada proto žádá všechny členy AA ČR, o.s. aby **co nejdříve členský příspěvek uhradili, nejspoději však prosíme do 31.3.2011.**

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. Dodržením těchto instrukcí usnadníte identifikaci a zaevidování vaší platby.

V tomto čísle AŠ novin najdete 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.

V minulém roce se stalo, že u několika členů platba byla zaevidována chybně a obdrželi upozornění o nezaplacení příspěvku. Tímto se dotyčným omlouváme. Stejně tak, pokud zjistíte, že jste zaplatili omylem dvakrát, ihned nás upozorněte.

Noví členové, kteří dosud nemají přidělené členské číslo, uvedou své IČO.

### Usnesení z Valné hromady ze dne 9.10.2010 v Pardubicích.

Dne 9.10.2010 se v kulturním domě Dukla v Pardubicích konala Valná hromada AA ČR, o.s. Na jednání bylo přítomno 73 členů AA ČR.

Na jednání byla přednesena zpráva o hospodaření a zpráva o činnosti, ve které byl zhodnocena činnost za uplynulý rok.

#### **Usnesení VH:**

VH bere na vědomí:

- zprávu o činnosti za uplynulé období

VH schvaluje:

- zprávu o hospodaření za uplynulé období
- výši příspěvku pro rok 2011 **2000,- Kč** splatných do **31.3.2011**

VH ukládá VR:

- nadále prosazovat oprávněné zájmy AŠ a ŠS při změnách z. 247/2000 Sb. za účelem zlepšení podmínek práce autoškol
- zlepšit komunikaci mezi vedením AA a členskou základnou, především lépe využívat internetové stránky AA a vydávání AŠ novin
- organizovat workshopy pro učitele autoškol

Toto usnesení bylo schváleno všemi přítomnými členy AA ČR.

Podrobný zápis z jednání Valné hromady je k dispozici u Výkonné rady.

Zapsal : Ing. Černý

Ověřil : V. Hirš

Ing. Mgr. Ondřej Horázný  
předseda AA ČR

## **Vyjádření členů Výkonné rady k požadavkům staronového člena Asociace autoškol ČR, o.s. pana Viktora Brucka.**

Praha 18.10.2010

Je to několik týdnů, kdy nás oslovil pan Viktor Bruck, který již tři roky nesplnil základní povinnost člena AAČR, o.s., tj. zaplatit členský příspěvek a ani se nijak nepodílel na činnosti našeho dobrovolného občanského sdružení, byť jen pouhou pasivní účastí na valné hromadě. Na základě usnesení VR členové, kteří neplatí dlouhodobě členský příspěvek, přestávají být z důvodu neplnění této povinnosti našimi členy. Přesto jim ještě po nějakou dobu zasíláme Autoškolské noviny v redukované podobě a bez příloh.

Viktor Bruck se obrátil na Výkonnou radu nejprve s dotazem na své členské číslo, aby mohl zaplatit členský příspěvek na rok 2010. Poté mu bylo sděleno, že dlouhodobě neplatí členské příspěvky. Poslední příspěvek byl zaplacen v roce 2007. Vzhledem k tomu, že pan Bruck projevil zájem o další setrvání v AAČR, o.s. byl pozván na zasedání Výkonné rady, která se konala 29.9.2010, tedy 10 dní před konáním valné hromady.

Na zasedání Výkonné rady pan Bruck deklaroval svůj loajální vztah k vedení AAČR a na přímý dotaz, zda hodlá nějakým způsobem na valné hromadě vystupovat sdělil, že nikoli. Tak se také stalo. Z jeho projevu na zasedání Výkonné rady bylo zřejmé, že se hodlá konstruktivně zapojit do činnosti sdružení a ani v nejmenším nedal najevo svůj negativní postoj k současným snahám o změny v českém autoškolství. Na základě tohoto postoje výkonná rada navrhla konstruktivní řešení jak zachovat jeho členství za podmínky, že doplatí dlužné členské příspěvky, což učinil. Výkonná rada mu poskytla jako kompenzaci část materiálů, které byly řádně platícím členům průběžně zasílány.

Dne 9. října 2010 se v Pardubicích konala valná hromada s naprosto hladkým a nekonfliktním průběhem. Na valné hromadě vystoupilo několik hostů se zajímavými příspěvky, ať již o výcviku motocyklů v SRN a zejména představa Ministerstva dopravy o provádění zkoušek z odborné způsobilosti. Součástí valné hromady byla i diskuze s dotazy na přednášející a na členy výkonné rady. V této diskusi směřovaly dotazy zejména na přednášející a nikdo ani pan Bruck se neobrátil na výkonnou radu ani na předsedu AAČR s žádným dotazem směřujícím proti návrhům změn do budoucna.

Na samotný závěr bylo přečteno usnesení. Z důvodu drobné chyby při prepisování byla položka týkající se zprávy o hospodaření zařazena omylem zařazena do položky „Bere na vědomí“, namísto do správné „Schvaluje“. Předseda AAČR přečetl správné znění a zapisovateli Ing. Černému sdělil, že to byla chyba a je třeba opravit, což se stalo.

Shodou okolností byla v dalším bodě textace „VH ukládá VR nadále prosazovat oprávněné zájmy AŠ a ŠS ve vztahu k MD a legislativě s cílem nezhoršit podmínky práce autoškol“. Vzhledem k tomu, že to byl text z usnesení z loňského roku a v současné době již překonaný, byl při čtení návrhu usnesení vzápětí předsedou přeformulován tak, aby jednoznačně odrazil průběh jednání valné hromady. Naším cílem musí být zcela jednoznačně podmínky pro práci autoškol výrazně zlepšit. Tento bod byl formulován takto: „VH ukládá VR nadále prosazovat oprávněné zájmy AŠ a ŠS při změnách zákona č. 247/2000 Sb. za účelem zlepšení podmínek práce autoškol“.

Po přečtení návrhu usnesení bylo toto usnesení jednomyslně schváleno. Nikdo v sále, ani pan Bruck, který v tu dobu v sále byl nevystoupil s žádným požadavkem na opravu usnesení. Následně se konala demonstrace jízdních úkonů na motocyklu, oběd a po obědě neformální diskuze se členy výkonné rady a pracovníkem MDČR Mgr. Karlem Bezděkovským a předsedou PSA ČR Zdeňkem Hlavatým. Ani v této době pan Bruck nepřišel s žádným požadavkem.

Následně den po valné hromadě se na webu AAČR objevily ze strany pana Brucka razantní útoky na nekorektnost jednání valné hromady, napadání platnosti usnesení VH, které přecházelo až do osobních invektiv zejména vůči předsedovi AAČR. Výkonná rada věří v pozitivní vývoj českého autoškolství. Po dlouhé době výrazně pozitivně komunikuje s Ministerstvem dopravy a nachází názorovou shodu s MDČR a se sdružením PSA ČR.

Negativní jevy v autoškolství zmiňované v referátu Mgr. Bezděkovského jsou fenoménem a realitou zejména na některých menších obcích s rozšířenou působností. Proto je možné, že pan Bruck (působí v Praze) tento problém dostatečně nevnímá. Ostatně v nejbližší době budou k dispozici

výsledky ankety, které předběžně ukazují shodný názor většiny účastníků VH, kteří svým postojem na VH deklarovali, že se stávajícím stavem nejsou spokojeni.

Výkonná rada vystupuje otevřeně vůči všem členům. Mimo jiné předem avizovala možnost diskuze na posledním zasedání před valnou hromadou, kterou využili pouze dva členové. Do budoucna se na nás samozřejmě může kdokoli obrátit a v den zasedání VR se svým problémem přijít. Pan Bruck bude emailem vyzván, aby se dostavil na nejbližší zasedání VR a obhájil své argumenty včetně souladu jeho chování se stanovami AAČR.

Přílohou tohoto příspěvku přikládáme původní a opravenou pasáž usnesení valné hromady, aby bylo vše uvedeno na pravou míru. Je třeba konstatovat, že svoji práci ve sdružení dělají všichni na úkor volného času a nikdo z nás za to nepobírá plat. Stejně tak se členové účastní valné hromady proto, že chtějí přispět k lepším poměrům v autoškolství. Proto není klíčovým problémem, jestli v usnesení bylo přehozeno několik slov ve formulaci, která tím neztratila svůj smysl.

Závěrem výkonná rada AAČR věří, že členové AAČR nejsou spokojeni se stávajícím nedobrym stavem a jsou otevřeni k pozitivním změnám do budoucna, na kterých pracujeme.

#### **Původní část napadeného usnesení, jak bylo připraveno:**

VH bere na vědomí:

- zprávu o hospodaření za uplynulé období

VH ukládá VR:

- nadále prosazovat oprávněné zájmy AŠ a ŠS ve vztahu k MD a legislativě s cílem nezhoršit podmínky práce autoškol

#### **Část usnesení, jak bylo přečteno a hlasováno:**

VH schvaluje:

- zprávu o hospodaření za uplynulé období

VH ukládá VR:

- nadále prosazovat oprávněné zájmy AŠ a ŠS při změnách z. 247/2000 Sb. za účelem zlepšení podmínek práce autoškol

Pod toto prohlášení se podepisují níže uvedení členové výkonné rady AAČR:

Ing. Mgr. Ondřej Horázný  
Ing. Jan Černý  
Ing. Pavel Zych  
Václav Hirš  
Ivo Křišťan

Ing. Aleš Horčíčka  
Bc. Martin Aujezdský  
Miloš Šlajchrt  
Jiří Martínek

---

## **Zasedání VR 8.10.2010 - beseda s poslancem Humlem**

Matouš Landa, Kolín

Jako nečlen výkonné rady (dále VR) asociace autoškol (dále AA) jsem využil možnosti se zúčastnit besedy s hosty, která se konala po zasedání VR v pátek večer v Pardubicích. Krom členů VR byli přítomni **pouze dva „řadoví“ členové AA** a hosté. Mgr. Karel Bezděkovský z ministerstva dopravy (dále MD) a Pan Dalibor Proske, majitel autoškoly v Německu. Důležitým hostem který přijal pozvání byl také Mgr. Stanislav Huml, dopravní expert a poslanec za VV v poslanecké sněmovně ČR (dále PS).

Diskuse mezi AA a zástupci MD a PS probíhala především na téma navrhovaných změn/novelizace zák. 247/2000sb., jeho prováděcí vyhlášky a souvisejících právních předpisů. Osobně jsem vřele uvítal možnost pohovořit s panem Proske o způsobu provádění výcviku a zkoušek na motocyklech v Německu.

Z debaty téměř jednohlasně vyplynulo, že je především třeba zásadním způsobem sjednotit/změnit systém a náročnost zkoušek z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, tak aby byly zkoušky v jednotlivých obcích (zkušebních místech) naprosto srovnatelné, objektivní a transparentní. Přitom by mělo být ponecháno více volnosti autoškolám, zejména ve způsobu a objemu

výcviku (aneb „každý ať učí jak chce a kolik chce, ale **žák musí umět...**“). Měla by být také snížena byrokratická a administrativní zátěž autoškol, např. možnost (nikoli nutnost) elektronické evidence výcviku (aneb „GPS místo vozáku“).

Dále se diskutovalo o způsobu výcviku na motocyklech. Jako nejlepší řešení se jeví kompromis mezi tzv. Českým a Německým modelem. Tedy ponechat konkrétní způsob výcviku (sólo/tandem) na domluvě mezi žákem a autoškolou. Podle tohoto návrhu by bylo možné provádět výcvik jak současným způsobem na motocyklu s druhým ovládním, tak i umožnit žákovi jízdu sólo s doprovodem učitele na jiném motocyklu nebo v automobilu. Učitel by dával žákovi pokyny radiopovelovým zařízením. Takový výcvik má nesporné výhody hned v 1. fázi přípravy na cvičišti (aneb pomalými krůčky k jistému a samostatnému zvládnutí stroje), a zejména v poslední fázi výcviku. Samozřejmostí by měla být zkouška rozdělená na dvě části. 1) zkouška z ovládní stroje – manévrování a základní jízdní úkony (např. slalom, vyhýbání, brzdění, otočka apod.) 2) jízda v běžném provozu. Obě části zkoušek by měl žadatel provádět samostatně, bez přítomnosti komisaře nebo učitele na motocyklu.

Dalším bodem byla diskuse o „řidičáku na zkoušku“ a „řidičská puberta pod dohledem“ - (řízení vozidla v dřívějším věku pod dohledem zkušeného řidiče). Obě varianty nebo jejich kombinace mají svůj význam. V žádném případě by však nemělo jít o tzv. „domácí autoškoly“ a „šedé učitele“. Všichni žadatelé by měli nejdříve projít normální autoškolou.

Na celé debatě byl nejvíce potěšující fakt, že zde je vůbec ochota s námi o změnách „autoškolského zákona“ jednat. Pan Mgr. Stanislav Huml, který vede meziřesortní pracovní skupinu, která má návrh nového znění zákona připravovat pozval během diskuse na jednání této skupiny předsedu asociace autoškol Ing. Ondřeje Horázného a Mgr. Karla Bezděkovského. Dále budou pozváni Ing. Pavel Nahodil (MD), předseda profesního sdružení autoškol pan Zdeněk Hlavatý a pan Bc. Roman Budský (Studio Twist), tedy lidé kteří se problematikou přípravy a zkoušení nových řidičů velmi aktivně zabývají.

Je zde tedy šance, že návrh zákona nebudou psát pouze úředníci od stolu bez jakékoli vazby na skutečný stav v praxi. Nezbyvá než doufat, že se podaří nové znění dvěstěčtyřicetsedmičky navrhnout tak, aby nepoctivcům vzalo „vítr z plachet“, těm poctivým autoškolám přineslo méně administrativy a více volnosti ve smysluplné práci která bude moci být přiměřeně ohodnocena, žákům objektivní zkoušku, a všem účastníkům provozu méně nedostatečně připravených řidičů na silnicích.

---

## Délka výcviku v autoškolě – 18 měsíců nebo ne?

Ing.Mgr.Ondřej Horázný

V listopadu 2010 AAČR obdržela dopis od Poradny pro integraci, která se zabývá pomocí cizincům, žijícím v České republice zajímavý dopis, zasláný jim Ministerstvem dopravy jako odpověď na dotaz k výkladu § 13 odst. 1 písm. b) zákona č. 247/2000 Sb., k zodpovězení otázky, koho se týká tam zmiňovaná lhůta 18 měsíců.

**Kompletní přepis dopisu najdete zde:**

Věc: Libor Kučera, Poradna pro integraci - vyjádření k podmínkám přihlášení ke zkoušce a k postupu Magistrátu hl. m. Prahy

Vážený pane,

Ministerstvo dopravy, odbor provozu silničních vozidel, obdrželo Vaši žádost týkající se vysvětlení podmínek pro přijetí k výuce a výcviku žadatele o řidičské oprávnění, doby trvání výuky a výcviku a dále souladu postupu Magistrátu hl. m. Prahy se zákonem. K tomuto uvádíme následující.

Ustanovení § 13 odst. 1 písm. b) zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů v podmínkách pro přijetí k výuce a výcviku stanoví: “ **ke dni ukončení** výuky a výcviku **dosáhne věku předepsaného pro udělení řidičského oprávnění příslušné skupiny podle zvláštního zákona, přičemž od zahájení výuky a výcviku k jejich ukončení nesmí uplynout doba delší než 18 měsíců**“.

Z předmětného ustanovení je zcela zřejmé, že **podmínka** týkající se maximální doby trvání výuky a výcviku **se vztahuje k žadateli, který** v době podání žádosti o přijetí k výuce a výcviku **nesplňuje** zákonem stanovenou věkovou hranici pro příslušnou skupinu řídičského oprávnění. To znamená, že uvedený žadatel nesmí zahájit výuku a výcvik v autoškolě dříve, než 18 měsíců před dosažením stanovené věkové hranice a výuka a výcvik nemůže být ukončena dříve, než žadatel stanoveného věku dovrší. V případě řídičského oprávnění pro skupinu B, kde je věková hranice stanovena na 18 let, může žadatel o řídičské oprávnění zahájit výuku a výcvik v autoškolě nejdříve po dovršení věku 16 let a 6 měsíců, tak jak je uvedeno ve Vašem dopise.

V případě, že máte spolehlivě zjištěno, že Vámi a provozovatelem autoškolky popisovaný postup stanovil a v praxi aplikuje Magistrát hl. m. Prahy, pak je takový postup v hrubém rozporu s citovaným ustanovením uvedeného zákona.

Z obsahu Vašeho dopisu však vyplývá, že informaci o uvedeném postupu Magistrátu hl. m. Prahy poskytl dotčenému žadateli provozovatel autoškolky. Nelze tedy vyloučit i možnost, že provozovatel autoškolky poskytl žadateli ať už vědomě či nevědomě nepravdivé údaje. Z tohoto důvodu doporučujeme žadateli o řídičské oprávnění aby se prostřednictvím provozovatele autoškolky, který výuku a výcvik prováděl, domáhal přihlášení ke zkoušce z odborné způsobilosti u Magistrátu hl. m. Prahy. Provozovatel autoškolky je povinen žadatele ke zkoušce přihlásit.

V případě, že by Magistrát hl. m. Prahy žádosti o přijetí žadatele o řídičské oprávnění ke zkoušce nevyhověl z Vámi uvedených důvodů, oznamte prosím tuto skutečnost Ministerstvu dopravy, odboru provozu silničních vozidel, který na základě věcné příslušnosti a v rámci výkonu vrchního státního dozoru učiní opatření, směřující k postupu Magistrátu hl. m. Prahy v souladu se zákonem č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů.

Ing. Miroslav Tůma, Ph.D.  
ředitel  
Odbor provozu silničních vozidel

---

## Motocykly pro výcvik podle nové směrnice EU.

Ing. Jan Černý

Vzhledem k tomu, že se stále častěji hovoří o možných změnách při výcviku nových řidičů motocyklů, uvádím v následujícím přehledu podmínek pro výcvik podle přepracované Směrnice EU o řídičských průkazech 2006/126/ES, která byla vydána v prosinci 2006 a do naší legislativy by měla být zavedena v průběhu letošního roku.

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

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

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

- a) **Skupina A1:**
  - motocykly s objemem válců do 125 cm<sup>3</sup>, s výkonem do 11 kW a poměrem výkonu ke hmotnosti do 0,1 kW/kg
  - motorové tříkolky s výkonem do 15 kW
- b) **Skupina A2:**
  - motocykly s výkonem motoru do 35 kW a s poměrem výkonu ke hmotnosti do 0,2 kW/kg a nikoli upravené z vozidla s více než dvounásobným výkonem

c) **Skupina A:**

- motocykly (tedy mimo výše uvedené)
  - podmínka: min. věk 20 let a minimálně dvouletá praxe na motocyklu skupiny A2.
  - od požadavku praxe lze upustit, pokud je žadateli alespoň 24 let
- motorové tříkolky s výkonem přesahujícím 15 kW

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

Skupina A1 : motocykl sk. A1 bez postranního vozíku s objemem válců nejméně 20 cm<sup>3</sup>, schopný vyvinout rychlost nejméně 90 km/h

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

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

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

S ohledem na blížící se termín zavedení těchto změn je velmi vhodné, aby si ti, co chtějí obnovit dosud používané cvičné motocykly, vybírali nové stroje již s přihlédnutím k tomuto novému rozdělení. Týká se to především motocyklů pro skupiny A2 a A.

---

## **Praktický seminář pro učitele autoškol - výcvik řidičů motocyklů**

**Hlavní témata semináře:** Chystané legislativní změny dle směrnice 126/2006ES, nové podmínky udělování ŘO na motocykly, nové podmínky pro výcvikové motocykly, způsoby provádění výcviku s nebo bez druhého ovládacího, komunikační zařízení. Metodika výcviku řízení motocyklu na cvičišti, diskuse o provádění části praktických zkoušek na cvičišti, praktický trénink jízdy na cvičišti. Tzv. „základní jízdní úkony“

**Termíny konání: 16.4.2011 a 14.5.2011 od 10.00** v případě většího zájmu budou přidány další termíny.

V případě nepříznivého počasí např. intenzivní dešť nebo velmi nízké teploty bude seminář přesunut na náhradní termín. V tomto případě budou účastníci předem informováni.

**Počet míst na jeden termín: max. 15 osob!**

**Program (orientační harmonogram):**

09:30 – 10:00 příjezd účastníků, prohlídka cvičiště

10:00 – 12:00 zahájení semináře, prezentace legislativní změny, prezentace metodika výcviku na cvičišti, diskuse o metodice výcviku, diskuse o provádění zkoušek (pravděpodobně se bude účastnit zástupce MD a zkušební komisař)

12:00 – 12:30 pauza na oběd a občerstvení

12:30 – 16:00 praktický nácvik jednotlivých jízdních úkonů, průjezdů cvičných drah a překážek

16:00 – ??? diskuse, volné jízdy, odjezd účastníků

**Místo konání: automotocvičiště Kolín, Žižkova 103, Kolín 3**

**Účastníci se semináře účastní pouze s vlastním nebo „služebním“ motocyklem!!!**

**Pro účastníky semináře bude připraveno drobné občerstvení. Po domluvě na místě bude možné objednat dovoz teplého jídla přímo na cvičiště.**

Běžná cena semináře 1500,-Kč

**Pro členy AA ČR, o.s. příspěvek na režii autocvičiště 900,-Kč**

V případě velkého zájmu budou podle data přihlášení upřednostněni členové AA

Počet míst omezen, přihlaste se včas.

**Závazná registrace pouze přes kontaktní osobu:**

**Matouš Landa motoskolakolin@seznam.cz tel. 724 241 698**

## Kam jsme došli po 20-ti letech v soukromých autoškolách?

### I. Současnost

Brzo tomu bude již dvacet let, kdy jsem založil první soukromou autoškolu v Litvínově. Myslím si, že je to vhodná příležitost zamyslet se nad tím, kam jsme jako stav po takové době došli. Obávám se, že odpověď není příznivá. O tom, že autoškolství mělo v našich zemích dlouhou tradici a značnou odbornou úroveň, bylo již napsáno mnoho. V životě by mě však v roce 1990, kdy se rozpadal tehdejší Svazarm, nenapadlo, že po 20-ti letech budu psát článek, který nezačíná vůbec optimisticky. Nevolám zde v žádném případě po návratu Svazarmu. Byl jsem vždy přesvědčen a na tom se nic nezměnilo, že soukromý sektor může a musí dosahovat lepších výsledků než státní podnik. Jenže, bohužel, pravdou je, že české autoškolství je ve velmi špatném stavu. Autoškoly jen přežívají ze dne na den a výhled do budoucnosti nevěští nic dobrého. Často jsem se setkal s názorem, že si za to mohou provozovatelé autoškol sami. Myslím si však, že to je velmi zjednodušený pohled. Hlavním viníkem je stát, který nechal autoškoly v zajištění direktivního řízení ve víře, že když se to přece nařídí, tak se to také udělá. Dlouhou dobu jsem přesvědčen, že se, jednoduše řečeno, stát nemá starat, co dělám se svými zákazníky v autoškole, ale má ho zajímat jen výsledek mé práce a to je nejlepší kontrola kvality. Nařizovat direktivně nemá smysl, protože pokud někdo chce podvádět, tak ho od toho sebepřísnější zákony neodradí – kontrolní činnost se často májí účinkem. Nemyslím si např. to, že by měl stát regulovat počet autoškol. To není tržní a je v přímém rozporu s právem podnikat a nabízet na trhu své služby. Přirozená regulace by měla být zajištěna jen kvalitou práce, aby ti z nás, kteří odvádějí kvalitní práci, získali za tuto činnost odpovídající profit. Jenže jak to zajistit? Stát by měl vytvořit takové podmínky, aby se zřetelně oddělila kvalitní práce od šlendriánu. Nabyl jsem však během své dlouholeté praxe dojmu, že mnozí z nás o to možná ani moc nestojí. Mnozí volají po intenzivnějších kontrolách autoškol - průkazky, třídní knihy, vozáky a správné podpisy v nich atd., což považují už dlouho za zásadně chybnou myšlenku.

Tak např. naše autoškola 9.12.2010 jednu takovou kontrolu právě absolvovala. Tři hodiny se pracovníci MÚ Litvínov zabývali výše uvedenými dokumenty a nějaké prohřešky byly přece jen nalezeny (nic proti kontrolujícím – dělají jen svou práci). Tu chyba v datu narození žadatele na průkazce, v jednom případě opomenutý podpis ve vozáku a dvě chyby v „hláse“ na zkoušky, přičemž velká pozornost byla věnována správným zápisům a záznamům v třídní knize !!! A já se ptám – co je státu do toho, co učím, jak to učím a kolik toho učím? Nemělo by stát zajímat jen to, co dotyčný umí, pokud chce být držitelem řidičského oprávnění? Jenže státní odborný dozor funguje, tak co byste chtěli, že? Ale je v tomto jádro problému? Není a myslím, že to všichni víme. Tento týden v úterý jsem ukončil teoretickou přednášku cca po 90 min. a řekl jsem, že bychom tu měli ještě být alespoň 40 min. Přál bych Vám vidět ty otrávené obličejce (viděl jsem je dobře, protože přítomných žáků bylo jako šafránu). Tak jsem se pohodlně opřel do křesla a upřímně se ptám: „..... a jak dlouho byste tu chtěli být každý týden“? Odpověď byla taková, že tak asi mezi 1/2 a 1 hod. A že když autoškola trvá déle než 2 měsíce, tak je už moc dlouhá. Takže asi není těžké spočítat si, co trh požaduje. Přiznejme si, že totiž ty naše žáčky naše řeči až tak moc nezajímají - oni chtějí řidičák a to pokud možno cestou nejmenšího odporu. Tzn., že co nejlevněji a za co nejkratší dobu. A za druhé – platí neúprosně zásada, že se učí jen to, co se zkouší. A kdo zkouší? Stát. Kdo uděluje ŘO? Stát. Již dlouho vím, že moje slova při prezentacích na téma např. zásady bezpečné jízdy, o různých vlivech na bezpečnou jízdu, zimní pneu, mikrospánek, adheze, aquaplaining, defenzivní jízda a mnoho dalšího mé „posluchače“ ve většině nezajímají. Stojím proti nim a vidím jim do obličejce, je to dost demotivující, když u mnoha je evidentní, že to tam jen přišli odsedět. Už jsem také slyšel, že prý u Bittnerů to je „blbý“, že se tam musí chodit!!! Co Vy na to, ti z Vás, kteří chcete stále administrativně „utahovat“ šrouby - více povinných hodin, delší výuka, atd. Jen čárky v třídní knize. Já jsem pro utahování a to velmi zásadní, avšak zcela rozdílným způsobem. Už jen např. to, že neexistuje písemný protokol o zkoušce. Zrovna dnes mi volal jeden tatínek, jak je možné, že jeho syn neprospěl při zkoušce, že prý snad dal jednou pozdě blinkr, co že to je tedy za „móresy“. Vysvětlil jsem mu slušně, že jeho chlapec vozidlo po technické stránce ovládá velmi slušně, ale že myšlení při jízdě, předvídání, zvládnutí zásad defenzivní jízdy (sic! – na teorii nechodil, že prý nemá moc času – čárky do třídní knihy jsem mu samozřejmě vymaloval, a to dokonce barevně), jsou pro něj zcela cizí pojmy. Už při prvních hodinách na autotrenažeru jsem viděl, že chlapec je asi kopií (velmi špatnou) Hamiltona.



Absolutně nechápal, co je to přiměřená rychlost. A podle mých informací od mé manželky, to bylo celý výcvik (tatínek mi říkal, že viděl průkazku a v ní 28 hodin jízdy) stále stejné. Zpomal, zpomal, zpomal – zněly nejčastější pokyny učitele. A chlapec nezpomalil, nezpomalil a nezpomalil a doma pak po zkoušce (vznik nebezpečné situace a zásah učitele do řízení) tatínkovi řekl, že prý dal jednou pozdě blinkr.

Můj názor, jak „utáhnout šrouby“, je ten, že to nelze zajistit direktivně, nýbrž pouze vysokou náročností zkoušky. Jinak to nejde. Víím, že mnozí, kteří tento článek budou číst, se mnou budou až potud souhlasit. Následující mé argumenty však již vnímá řada provozovatelů autoškol negativně. Osobně si totiž stále myslím, přičemž jsem za to některými kolegy stále kritizován, že by vyšší náročnost a profesionální průběh zkoušky lépe zajistila nezávislá zkušební organizace, protože by asi uměla do budoucna lépe vybrat profíky – zkoušející (komisař je odporné slovo - m.j. by měl vlastně rozhodovat v komisi) lépe zaplatit, než obecní úřad. Obecní úřad má své tabulky a koneckonců za plat v třídě 8 až 9 nelze čekat zázračný výkon. Ve státním se bohužel nyní bude šetřit, kde se dá. A to se projeví nutně i při zkoušení žadatelů... Ať již zákonodárce vymyslí v uvažované novele zákona cokoli, jedno je jisté: zkoušky se nadále nemohou provádět tak, jako dosud, tj. na obcích. Zásadní pro změnu kvality je vytvoření vlastní struktury (organizace), kdy nad zkoušejícím je nadřízený, který má nad jeho činnostmi plnou kontrolu jak po stránce zákoníku práce, tak po stránce odborné. Nemám však jakoukoli invenci to nějak tlačit, úplně jedno mi to sice není, ale smírím se aspoň se změnou v tom smyslu, že kontrola autoškol (i když o jejím smyslu zcela pochybuji) bude zcela oddělena od vlastních zkoušek. O nutnosti velké rotace zkoušejících není nutné ani hovořit. Ale přece - každá, byť jen malá změna, je posun.

## II. Jak dál

Rád bych však čtenáře této mé úvahy upozornil na jednu skutečnost, která je evidentní, ale jakoby se o ní vůbec nemluvilo. Stávající počet autoškol bude mít stále zřetelně ubývající počet zákazníků a pokud se zachová systém předepsaného počtu hodin a ceny se budou prezentovat jako kurz, zabředneme velmi rychle do takových problémů, jejichž důsledky ani nechci domýšlet. Ti z nás, kteří začínali s autoškolou v roce 1990 a krátce na to, si pamatují, že jsme měli v prvních letech kurzy doslova narvané k prasknutí. Kdo byl náš typický zákazník?

1. Nezanedbatelnou část kurzů tvořili lidé již ve věku cca 30 let i starší, kteří by mnozí za režimu před rokem 89 řidičák ani možná nechtěli. Byla taková doba, nic je nemotivovalo, proč ho mít. Po změně režimu však nové podmínky, krachující zaměstnavatel - hledání nového místa nebo naopak pozitivní změna v osobních financích a možnost druhého auta v rodině i řada dalších důvodů, to všechno přivedlo mnoho lidí do autoškoly.

2. Druhá skupina, jako ostatně vždy, byli ti právě dospívající. Pokud však vezmeme do úvahy vývoj porodnosti u nás, pak se z našeho hlediska velmi pozitivně projevila vlna tzv. "Husákových dětí" (viz graf : [http://www.demografie.info/?cz\\_porodnosthistorie](http://www.demografie.info/?cz_porodnosthistorie))

Za posledních 60 let se totiž v roce 1974 narodilo nejvíce dětí. Tzn., že v roce 1992 a následujících letech jsme měli nejvíce potencionálních zákazníků z této skupiny.

Dnes, právě o 18 let později, k nám většinou chodí do autoškol už jen lidé mladí (střední generace ve srovnání s dobou před rokem 89 již řidičák většinou má, nebo je tato skupina podstatně slabší) a graf porodnosti nám nepřináší pozitivní výhled. Prognoza je totiž dost chmurná. Následujících 8 let bude potencionálních zákazníků stále a to velmi dramaticky ubývat a po té 6 let opět jen mírně stoupat, ale jen k dosažení dnešního stavu. Mimochodem, stejný problém řešili přibližně před 10-ti lety např. ve Španělsku a mé návrhy vycházejí také z jejich řešení. A to ještě, v případě onoho mírného návratu k vyšší porodnosti po 8-mi hubených letech, nelze přesně zjistit, jakou měrou se tom mírném zlepšení podílí množení části nepřizpůsobivých v nedávných letech. My na Mostecku s tím máme své zkušenosti. Otázka tedy zní, kdy bude lépe? Odpověď - už bylo. Pokud se něco zásadního nezmění.

## Ale co a jak?

Řešení je, dle mého názoru možné a to, m.j. změnami ve čtyřech zásadních oblastech:

**1.** zrušit 28 hodin (u všech skupin rovněž) povinných hodin praktického výcviku v řízení u sk. B, protože ti z nás, kteří poskytují „výcvik v souladu se zákonem 247“ za 6-7 tis je stejně nejezdí a jen píšou tužkou a není nástroj na to, jako to kontrolovat (těm výjimkám, kteří tak opravdu činí v souladu se zákonem se omlouvám).

**2.** současně a to říkám zcela bez obalu, přičemž to je v našem bytostném zájmu, lobovat za vytvoření co nejnáročnějšího způsobu zkoušky, aby v dobrých a profesionálně vedených autoškolách žáci prospívali klidně za nejméně cca 40 hodin (samozřejmě v průměru). Nahradíme tak alespoň částečně populační zlom. Myslím si, že v hodinové platbě by i ti levnější nejezdili pod 400 Kč/hod. Pokud bych šel na cenu, dejme tomu 450 Kč/hod, jsem v průměru na 18 tis. (plus nějaká ta konzultace podle potřeb žáka, zkouška k tomu a za 20 tis. to může být). Pokud někdo řekne, že co chudáci lidi, kde na to vezmou - vážení, to ale není náš problém, s námi se taky nikdo nebaví, kde vezmeme na nákup auta, PHM, pneu, pojistky, servis atd., atd. Důkaz, že je pro veřejnost cena kolem 400 - 500 Kč za hodinu výcviku zcela akceptovatelná, jsem získal v posledních několika letech, kdy jsem mnoha svým kamarádům a známým položil jednoduchou otázku:

*"Představ si, že se na tebe obrátí někdo s tím, že chce, abys ho naučil řídit. Kolik si řekneš za 45 min výcviku v jízdě s vlastním vozidlem a kanceláří, tak, aby tě to uživilo (nedávno mi jeden žák vyprávěl, jak byl na nějakém motodromu a svezl se v motokáře a jak prý to bylo levné - za 10 min jen 200 !!! ) ?*

Ve velké většině případů jsem po chvilce váhání dostal odpověď, že určitě cca 500 Kč. Na to jsem vždy reagoval poznámkou, že dotyčný právě zkrachoval. Když se podivil, proč, řekl jsem mu, že  $28 \times 500 = 14\,000$  Kč a že takovou cenu nemají ani v Praze. Několik známých mi řeklo, že jsme tedy pěkný blbci (doslova). Nedávno mi jeden můj přítel vyprávěl, že jej z jeho firmy (pracuje v Praze) vyslali na školení na téma „Defenzivní jízda“. Bylo jich tam celkem 5 zaměstnanců z firmy. Program byl takový, že ráno se vystřídali po jednom a absolvoval jízdu v délce 45 min po Praze a okolí bez jakéhokoli komentáře. Pak seděli na učebně a lektor je seznamoval s desaterem zásad bezpečné jízdy (podle toho, na co si vzpomněl, to byla učební osnova z autoškoly) a po té pak absolvoval znovu jízdu ve stejném rozsahu již s komentářem instruktora. Firma na závěr obdrží jeho podrobné hodnocení a on sám dostal „rady do života“. Na tom by nebylo nic divného, učit je třeba se stále. Ale ta cena, prý se ptal účetní a ta mu řekla, že cena za jednoho byla přes 4.000 Kč, pro jistotu slovy: čtyřtisícekorunčeských !!! Bylo mi stydno, že jsme fakt taková blbci.

**3.** zamyslet se nad tím, že např. pokud smí řidič nákladního automobilu řídit denně max. 9 hodin (2 x v týdnu 10), zda by učitel v jízdě nesměl vyučovat více než 7 hod/den - je to zcela logické. Hledal jsem to v bývalých vyhláškách před 55/1991, ale nenašel. Ale bylo to, já si to ještě z roku 1990 ve Svazarmu pamatuji. Možná, že to byla nějaká metodika, myslím, že třeba např. pan Pour by si určitě vzpomněl. Na tuto argumentaci je dobrá doba, bezpečnost provozu - sociální problematika - únava učitele ap., na to se dnes v EU slyší. Je to jen otázka dobrého lobingu a argumentace. Pak bude těžko "jednomužná" (jinak nic ve zlém) autoškola s jedním autem předvádět měsíčně na zkoušky 10 lidí, jako je tomu často dnes - inu tužka papír, zkušební komisař leckde „strejda“ a zkušební trasa v jedné ulici... a výsledek známe.

**4.** a konečně poslední zásadním bodem nutných změn je potřeba, aby si klient mohl vybírat autoškolu, mít možnost kdykoli ji bez jakékoli administrativní překážky (převodka a podobné nesmysly) měnit a samozřejmě se zase kdykoli vrátit. Prostě si kupovat službu v měřitelných jednotkách – hodina výcviku v jízdě, hodina teorie atd. Klient tak „vyzkouší“ třeba 3 autoškoly a vrátí se tam, kde za své peníze dostane lepší služby v poměru cena - kvalita. Denně každý z nás něco kupuje a vždy se tímto principem bezvýhradně řídíme. Žák – klient, neboli nakupující rychle pozná (bude-li moci porovnávat nikoli cenu za „řidičák“, ale skutečně odvedenou službu za jeho hodinovou platbu), že levnější autoškola může být horší (samozřejmě že to neplatí absolutně) a ve výsledku ho tedy „řidičák“ vyjde

draž, než v té lepší, byť jednotkově dražší autoškole. Prostě si bude kupovat produkt - jednotku práce a to vyučovací hodinu. Poskytujeme na trhu nějakou službu a ta musí být zcela otevřená a transparentní. Jděte např. k nějakému právníkovi - platíte za každou hodinu konzultací, nebo úkonů. Tak je ale známo, že právník „X“ je sice dražší než právník „Y“, ale za to je dobrý a umí. Jsem přesvědčen, že současný stav však, bohužel, nahrává těm, kteří to často tak nějak šmudlají a pořádného průvanu se panicky obávají. Stát musí precizně definovat jen to, co je autoškola, podmínky pro její provoz a pak náročný zkušební systém. Do výcviku, jako služby, se nesmí plést. Kvalita se pak prosadí, jako v jiných oborech.

### III. Závěr

Vážení kolegové, lobujme tvrdě za své zájmy, dělají to tak všichni a nikoli jako za bývalého vedení AAČR, když tehdejší předseda říkal: "... a co ty lidi". Pokud říkám "za své" zájmy, myslím tím všechny ty z nás, kteří chtějí odvádět solidní (a my víme, jak těžkou) práci za solidní profit. Nestyd' me se za to, že jsme podnikatelé, nejsme mesiáši ani sociální zařízení.

Už jsem to výše napsal, ale pro jistotu ještě jednou :

Obchodní zákoník, zák. 513/1991 Sb., § 2, odst. 1: *Podnikání se rozumí soustavná činnost prováděná samostatně podnikatelem vlastním jménem a na vlastní odpovědnost za účelem dosažení zisku.*

V Litvínově 10. prosince 2010

Jan Bittner

---

### **Informace z MD zaslaná obcím, krajům, AAČR a PSA ČR:**

**Věc: Zařazení nového oboru - zdravotnický asistent                      24.11.2010**

V roce 2004 nabyl účinnosti zákon č. 96/2004 Sb., o podmínkách získávání a uznávání způsobilosti k výkonu nelékařských zdravotnických povolání a k výkonu činností souvisejících s poskytováním zdravotní péče a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o nelékařských zdravotnických povoláních).

V tomto zákoně byly změněny podmínky odborné způsobilosti k výkonu nelékařských povolání a vznikly i nové obory. Mezi nimi je i obor **zdravotnický asistent**.

Absolvent tohoto oboru je zdravotnickým pracovníkem se středoškolským vzděláním s maturitou a lze ho tady zařadit do seznamu osob, které jsou oprávněny vyučovat zdravotnickou přípravu a provádět praktický výcvik v poskytování první pomoci, uvedených v § 22 písm. c) zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Ing.Miroslav Tůma, Ph.D.  
ředitel  
Odbor provozu silničních vozidel

---

### **Stanovisko Ministerstva dopravy, odboru provozu silničních vozidel, k provádění dílčí zkoušky z praktické jízdy.**

Ministerstvo dopravy, odbor provozu silničních vozidel, na základě zjištění, plynoucích z činnosti kontrolních orgánů Ministerstva dopravy a v souvislosti s četnými dotazy, týkajícími se výkonu zkoušek z odborné způsobilosti žadatelů o řidičská oprávnění při dílčí zkoušce z praktické jízdy, zasílá následující stanovisko.

Změnami účinnými od roku 2003, které se týkaly zrušení okresních úřadů a převedení výkonu státní správy na obecní úřady obcí s rozšířenou působností se změnila zkušební místa, z nichž některá

z hlediska dopravního prostředí, ne zcela vyhovují požadavkům na úkony posuzované při druhé části zkoušky z praktické jízdy.

Ve smyslu § 42 odst. 3 zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů (dále jen zákon č. 247/2000 Sb.), žadatel o řídičské oprávnění ve druhé části zkoušky prokazuje zejména znalosti:

- a) v bezpečném řízení vozidla s **různou intenzitou provozu** na pozemních komunikacích,
- b) řízení vozidla na **různých druzích pozemních komunikací**,
- c) řízení vozidla **na křižovatce, která je řízena světelnou signalizací**,
- d) řízení vozidla **na úseku, kde je provoz hromadné osobní dopravy a kde je dostatečný pohyb chodců s vyznačenými přechody pro chodce**,
- e) **řízení vozidla mimo obec** a v případě velkých měst **alespoň na vícepruhové komunikaci**, kde je povolena **rychlost vyšší než 50 km.h<sup>-1</sup>**,
- f) **ovládání vozidla ve vyšších rychlostech** a při různých manévrovacích situacích,
- g) **rychlého a bezpečného rozhodování** v dopravní situaci při řízení vozidla,
- h) správné reakce na vzniklou dopravní situaci.

Výčet jednotlivých znalostí, dovedností a chování ve druhé části zkoušky pro jednotlivé skupiny řídičských oprávnění stanoví § 19 odst. 2 vyhlášky č. 167/2002 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb.

K nejčastěji diskutovaným tématům patří ustanovení § 42 odst. 3 písm. c) zákona č. 247/2000 Sb., které se týká druhé části zkoušky z praktické jízdy, kdy žadatel o řídičské oprávnění, kromě jiného, prokazuje **znalosti řízení vozidla na křižovatce, která je řízena světelnou signalizací**. Ve vztahu k uvedenému ustanovení se v odstavci 4 téhož paragrafu uvádí, že od uvedené podmínky lze upustit v případě, že žadatel absolvoval výcvik v provozovně provozovatele autoškoly s místem v okrese, kde není křižovatka řízená světelnou signalizací.

**Pro snížení dopadů** aplikace ustanovení § 42 uvedeného zákona zvláště v případech, kdy je obec s vhodným dopravním prostředím v rámci okresu vzdálenější od místa provozovny provozovatele autoškoly, **lze využít** pro naplnění zákonných požadavků na prokázání znalostí, dovedností a chování žadatele o řídičské oprávnění, i **jiné bližší obce** s vhodným dopravním prostředím pro výkon zkoušky z praktické jízdy, a to i přesto, že se nachází v sousedním okrese.

Pokud se místo provozovny provozovatele autoškoly, která žadatele přihlásila ke zkoušce nachází v místě, kde není možné naplnit žádnou z uvedených možností, **může** zkušební komisař od prokázání znalostí v řízení vozidla na křižovatce, která je řízena světelnou signalizací **upustit** (§ 42 odst. 4 zák. č. 247/2000 Sb.).

K uvedenému je nutné dodat, že zkušebnímu komisaři ustanovením § 42 odst. 4 zák. č. 247/2000 Sb., **nevzniká povinnost** od uvedeného zkušebního úkonu upustit.

Ministerstvo dopravy, odbor provozu silničních vozidel, **nemá námitky** proti přítomnosti **dalšího žadatele** o řídičské oprávnění **ve výcvikovém vozidle**, který bude v tomtéž vozidle též den vykonávat zkoušku z praktické jízdy, pokud to technické podmínky z hlediska počtu míst k sezení ve vozidle umožňují. Tímto opatřením se eliminuje provozovateli autoškol namítané zvýšení nákladů na zkoušku z praktické jízdy s výcvikovým vozidlem, nedostatek výcvikových vozidel při přítomnosti pouze jednoho žadatele ve vozidle v souvislosti s vysláním více zkušebních komisařů pro výkon praktických jízd k jednomu provozovateli v jeden den a zároveň námitky pověřených obcí na nedostatečné personální obsazení zkušebních komisařů příslušných obecních úřadů obcí s rozšířenou působností pro výkon zkoušek z praktické jízdy.

Vzhledem k narůstajícím problémům v souvislosti s prováděním zkoušek z odborné způsobilosti žadatelů o řídičská oprávnění, zejména při zkoušce z praktické jízdy, častým námitkám některých provozovatelů autoškol a učitelům výcviku k jednotlivým posuzovaným úkonům při praktických jízdách, době trvání jízdy a vzdáleností, které se při zkoušce z praktické jízdy ujedou, migraci žadatelů o řídičská oprávnění do obcí, kde nejsou naplněny podmínky optimálního dopravního

prostředí a v neposlední řadě snižující se kvalitě zkoušek z praktické jízdy je nutné připomenout zkušební komisařům a jejich přímým nadřízeným následující.

**Zkušební komisař je povinen**, ve smyslu ustanovení § 42 zákona č. 247/2000 Sb., v rámci zkoušky z odborné způsobilosti při dílčí zkoušce z praktické jízdy **zjistit**, na základě zákonem a prováděcím právním předpisem stanovených úkonů **v plném rozsahu** a s ohledem na podmínky zkoušky jednotlivých skupin řídičského oprávnění, **zda žadatel** o řídičské oprávnění **prokazuje** dostatečné **znalosti, dovednosti a chování** v provozu na pozemních komunikacích s ohledem na bezpečnost a plynulost silničního provozu s cílem snižovat faktory ovlivňující dopravní nehodovost ve vztahu k řidiči motorového vozidla a jeho připravenosti na samostatnou účast v provozu na pozemních komunikacích.

**Časový rozsah** pro výkon zkoušky z praktické jízdy v její první i druhé části je v § 43 odst. 1 zákona č. 247/2000 Sb., stanoven pro jednotlivé skupiny řídičských oprávnění **jako minimální**. Není-li uvedený čas pro prokázání znalostí, dovedností a chování žadatele o řídičské oprávnění dostačující, **může trvat i dobu delší**, dokud nejsou naplněny všechny požadavky předmětného ustanovení a prokázány všechny znalosti, dovednosti a chování žadatele.

V případě, kdy zkušební komisař nevykonává zkoušky z odborné způsobilosti žadatelů o řídičská oprávnění způsobem, stanoveným zákonem č. 247/2000 Sb., hrubým způsobem porušuje povinnosti stanovené uvedeným zákonem, což v konečném důsledku vede k naplnění podmínek pro odejmutí průkazu zkušební komisaře ve smyslu § 37 odst. 1 zákona č. 247/2000 Sb.

**Zkušební komisař se** z výkonu své činnosti **zodpovídá Ministerstvu dopravy**. V případě, že pracovníci krajů nebo obcí, nebo pracovníci pověřeni výkonem státního odborného dozoru v rozsahu zákona č. 247/2000 Sb., zjistí nedostatky a pochybení zkušební komisaře, nechť o těchto skutečnostech neprodleně uvědomí Ministerstvo dopravy, odbor provozu silničních vozidel, nebo odbor auditu, kontroly a dozoru.

**Nikdo** z přímých nadřízených ani představitelů obce **nemá právo** ve vztahu k činnosti zkušební komisaře jakkoliv **zasahovat** nebo jiným způsobem ovlivňovat posuzování žadatelů o řídičské oprávnění a hodnocení výsledků zkoušky. V případě, že k uvedenému jednání dojde, nechť o těchto skutečnostech dotčený zkušební komisař neprodleně uvědomí Ministerstvo dopravy, odbor provozu silničních vozidel, nebo odbor auditu, kontroly a dozoru.

**Základním principem** činnosti zkušební komisaře řídičů je zodpovědný výkon zkoušek z odborné způsobilosti žadatelů o řídičská oprávnění se zvláštním zaměřením na zkoušky z praktické jízdy, a to **vždy v plném rozsahu** a za podmínek stanovených zákonem č. 247/2000 Sb., s cílem zajistit kvalitní výstupy v podobě začínajících řídičů, kteří řádným vykonáním zkoušky z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel prokázali připravenost k účasti v silničním provozu. Naplnění tohoto cíle vede ke zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, což se v konečném důsledku odrazí na snížení nehodovosti při provozu na pozemních komunikacích. Kvalita řídičů, a kvalita výuky a výcviku je přímo úměrná kvalitě zkoušek z odborné způsobilosti žadatelů o řídičská oprávnění.

Tímto stanoviskem se ruší všechna předchozí stanoviska k předmětné problematice vydaná před 1. 1. 2003

Ing.Miroslav Tůma, Ph.D., v.r.  
ředitel  
Odbor provozu silničních vozidel

---

### **Zkušenost s autoškolou**

Ing.Aleš Horčíčka

Toto je autentický přepis dopisu jedné paní, která si stěžovala na přístup autoškoly k provádění výcviku. Dopis je samozřejmě anonymizován:

Dobrý den,

máte pravdu, osobní schůzka by asi byla lepší řešení, abyste viděl, že skutečně existuji..., formu mailu volím z časových důvodů. Osobně si myslím, že by stálo za to sjednat nápravu a ráda Vám v tom pomohu. Když už jsem s dotyčným pánem...a já Vám tedy to jméno prozradím, s panem [REDAKCE] "ztratila" půl roku, tak tohle bude maličkost:-)

Jde však o to, že nemám důkazy o tom, jak výuka probíhala. Když bych to někomu vyprávěla, tak to spíše vyzní tragikomicky a leckdo by si mohl myslet, že si i vymýšlím.....

#### Příklady:

1) měla jsem mít 1. jízdu po městě 26.11.2010 v 18 hod. Pan [REDAKCE] mne vyzvedl na parkovišti u býv. Dallasu- před Magistrátem. Přijel celý vyčerpáný, že musíme jet rychle k němu domů do [REDAKCE], že jeho manželka zapomněla vypnout žehličku. Co jiného mi zbývalo- museli jsme přece zabránit požáru:-)...Jistě víte kde leží [REDAKCE] a jak dlouho se tam jede za dodržování pravidel sil. provozu...odhaduji cca 8 min- řídil on. Takže z jízdy městem sešlo a já řídila z [REDAKCE] ke hřbitovu....do města mne odvezl zpět on....

2) někdy v létě přijel na jízdu se zpožděním cca 10 min- vymluvil se že chytil kombajn....co se týče mne, já bych to omluvila, ale on celou jízdu zrušil, že už je pozdě a že ještě potřebuje na záchod:-) a že to tedy necháme na jindy.

3) přijel v jiný, než předem smluvený čas. Volám mu v 10 hod, kde je a on, že tam byl v 9. Přičemž v 9 hod jsem já shodou okolností byla před domem, bydlím hned proti tomu parkovišti, tak jsem mu řekla, proč mi tedy nezavolal, když měl pocit, že jsem zapomněla a sdělila jsem mu, že jsem byla venku, tudíž by to nebyl žádný problém...a litovala jsem toho, že jsem si jeho vozu nevšimla, že by mi to připadalo divné, co tam dělá. On se opět vymluvil, že stál schovaný za nějakým jiným vozem. Zkrátka nebyl tam ani v těch 9 hod.....ani v 10 hod

4) v prosinci se vymluvil na kalamitu- to bych ještě brala, jeden den opravdu napadlo hodně sněhu..ale druhý den byly silnice ve městě OK, přičemž mi zaslal sms, že má se mnou jiné plány, než mě učit jízdu krokem po městě. Završil to výmluvou další týden, že cestou ke mně píchnul- prý chytil šterk:-) a sáhodlouze mi vysvětloval, jak komplikovaná bude výměna kola:-) Už se smějete? Já se smála též, protože mne opět "nezklamal"...a to jsem už stála oblečená před domem a vše vypadalo tak slibně, bylo 9:55 hod a on měl přijet na desátou.....

A takto bych mohla přidat další a další příběhy....např. z průběhu jízd.To, že je pan [REDAKCE] na tom není nic špatného, ale mám dojem, že o [REDAKCE] mi během jízd mluvil více, než o autě. Znáám od něho mnoho odborných názvů z výše zmiňovaného oboru...., ale když jsem řekla, že mi dělá problém rozjezd vozu, tak odpověděl, že "jednou" ..."někdy" zajedeme na nějaké cvičiště a tam to procvičíme....že někdy si spojíme dvě vyuč. hodiny, abych řídila delší dobu...samozřejmě jsme zůstali jen u slibů. Na můj dotaz, kdy toto vše procvičíme mi odpověděl, že takovou blbost mě naučí během jedné hodiny....když jsem se zeptala, kdy budeme nacvičovat rozjezd do kopce na ruční brzdu, tak jen mávnul rukou....nemluvě o tom, když jsem položila nějaký dotaz týkající se přímo vozidla...tak řekl, at si tím nelámu hlavu, že bych to stejně nepochopila....

Také mne trochu "děsil" svým vyprávěním o svým klientech. Jeden prý u něho dělá autoškolu 4 roky, jiný 2 roky...v duchu jsem si říkala, že je to téměř jak studium na VŠ:-)...pak zase vyprávěl o jedné klientce vietnamského původu, že ji už natvrdo řekne, že ji to bude stát 25 tisíc....Pokaždé se mi při těchto jeho výrociích málem protočil volant v ruce:-)

Vše završil opravdu vtipným závěrem. Když jsem ho žádala o vydání patřičné dokumentace k přestupu do jiné autoškoly, tak řekl, že jsem přišla a vůbec NIC jsem neuměla:-))) Tak zde už skutečně zůstává rozum stát! Je účelem autoškoly naučit klienta řídit a nebo učit někoho, kdo již řídit umí?

Nejsem si jistá, jestli toto mé svědectví je postačující k tomu, aby se udělala nějaká náprava....a navíc počítám s tím, že ON, až zjistí do které autoškoly jsem přestoupila, se bude snažit mne trochu znemožnit a ani mu to nedá práci...protože já jsem zatím doufám neztratila reálný náhled na věc a jsem si vědoma toho, že kromě jízdy rovně a řazení nejvýše rychl. č. 3 nic neumím:-)

# Anketa pro členy AAČR, o.s.

Ing. Aleš Horčíčka

V současné době sbíráme zkušenosti a názory odborníků v oblasti výcviku řidičů a provádění zkoušek a to v ČR i v zahraničí. Ty informace jsou důležité pro prosazování zájmů členů AAČR a autoškol vůbec. Proto se na Vás obracíme se žádostí o zodpovězení několika otázek.

**1. Jste spokojeni se stávajícím stavem v oblasti výcviku řidičů ANO – NE**

**Pokud ne, stručně napište proč.**

**Výsledek:** ANO 42%  
NE 58%

**2. Jste spokojeni se stávajícím stavem v oblasti zkoušek řidičů ANO – NE**

**Pokud ne, stručně napište proč.**

**Výsledek:** ANO 44%  
NE 56%

**3. Jaká je cena (nejčastěji účtovaná) za výcvik skupiny B ve Vaší autoškole?**

..... Kč (nebylo možno hodnotit)

**4. Jaká je cena za hodinu kondiční jízdy ve Vaší autoškole?**

..... Kč (nebylo možno hodnotit)

**5. Jakou byste si představovali cenu za výcvik skupiny B za stávajících podmínek zákona č. 247/2000 Sb. tak, abyste pokryli náklady a vytvořili přiměřený zisk ?**

- a) 6000 – 8000 Kč - 2%
- b) 8000 – 10000 Kč - 23%
- c) 10000 – 12000 Kč - 47%
- d) 12000 – 14000 Kč - 28%
- e) Jiné (vypište) .....

**6. Jakou byste si představovali cenu za kondiční jízdu skupiny B za podmínek dle otázky 5 ?**

- a) 200 – 300 Kč - 13%
- b) 300 – 400 Kč - 53%
- c) 400 – 500 Kč - 34%
- d) jiné (vypište) .....

**7. Za jakou hodinovou hrubou mzdu byste byl ochoten pracovat jako učitel autoškoly - zaměstnanec?**

- a) 50 – 80 Kč/h - 0%
- b) 80 – 110 Kč/h - 13%
- c) 110 – 130 Kč/h - 35%
- d) 130 – 150 Kč/h - 52%
- e) Jiné (vypište) .....

**8. Kolik vyučovacích hodin (45 min.) denně by měl podle Vás nejvýše pracovat učitel autoškoly při praktickém výcviku?**

- a) 8 - 54%
- b) 10 - 43%
- c) 12 - 3%
- d) 14 - 0%
- e) Jiné (vypište) .....

**9. Jakou cestu byste navrhl pro zlepšení současného stavu přípravy řidičů?**

- a) Pouhé zvýšení minimálního počtu hodin praktického výcviku a jinak vše při starém

- b) Minimální počet hodin praktického výcviku zachovat a striktně dodržovat provádění veškerých úkonů při zkoušce
- c) Umožnit aby u 1. a 2. etapy praktického výcviku nebyl direktivně stanoven zákonem minimální počet hodin, ale tento by se odvíjel od individuálních potřeb jednotlivých žadatelů. Po zvládnutí úkonů předepsaných v těchto etapách by ve třetí etapě měl žadatel za povinnost absolvovat povinný počet vyučovacích hodin cca 12 (např. 3 město, 4 dálnice, 4 mimo město 1.třída, 1 v noci). Podmínkou je nastavení jednotného systému provádění zkoušek na celém území ČR.
- d) Způsob výcviku úplně liberalizovat a ponechat na obchodním vztahu žadatele a autoškoly, průběh výcviku odvíjet od přesně stanovených podmínek přísné a jednotné zkoušky.

**Výsledky:**

- a) 7%
- b) 20%
- c) 48%
- d) 25%

**10. Souhlasil byste s tím, aby průběh zkoušky z praktické jízdy byl zaznamenáván**

- a) kamerou - 35%
- b) pomocí GPS - 5%
- c) kamerou a pomocí GPS - 25%
- d) vůbec není třeba zaznamenávat - 35%

**11. Souhlasil byste s tím, aby evidence praktického výcviku v jízdě byla automaticky zaznamenávána pomocí GPS s identifikací učitele a žáka tak, aby nebylo nutno vést stávající evidenci výcviku (průkazka, vozák).**

- a) Jako alternativu ke stávající evidenci dle výběru autoškoly - 61%
- b) Povinně pro všechny - 22%
- c) V žádném případě - 17%

**12. Jaké vidíte nejlepší východisko pro způsob provádění výcviku motocyklů?**

- a) Stávající stav – výcvik i zkouška s druhým ovládním a komisařem na motocyklu se žadatelem
- b) Výcvik i zkouška bez druhého ovládním a bez učitele či komisaře na motocyklu se žadatelem
- c) Kombinace výcviku s druhým ovládním či bez něho dle potřeb žadatele nebo úsudku učitele, zkouška zásadně bez komisaře na motocyklu se žadatelem

**Výsledky:**

- a) 46%
- b) 12%
- c) 42%

**13. Jaký způsob provádění teoretické zkoušky byste preferoval**

- a) V autoškole - 25%
- b) Na zkušebním místě na úřadě - 61%
- c) Dle uvážení autoškoly - 14%
- d) Jiný návrh .....

**14. Zhodnot'te nezbytnost přítomnosti učitele autoškoly při zkoušce z praktické jízdy ve vozidle (skupina B)**

- a) Stávající stav – vozidlo autoškoly, učitel vedle žadatele, komisař na zadním sedadle
- b) Komisař vedle žadatele, učitel může sedět na zadním sedadle
- c) Komisař vedle žadatele, učitel se zkoušky neúčastní

**Výsledky:**

- a) 80%
- b) 11%
- c) 9%



**15. Zhodnoťte varianty použití vozidla při závěrečné zkoušce.**

- a) Výhradně výcvikové vozidlo autoškoly na náklady žadatele - 23%
- b) Výcvikové vozidlo autoškoly na náklady žadatele nebo jakékoli jiné vozidlo, které si zajistí žadatel - 77%

**16. Zhodnoťte nezbytnost použití označení výcvikového vozidla při výcviku**

- a) Ponechat stávající stav - 96%
- b) Neoznačovat protože řidiči jsou paradoxně více bezohlední - 4%

**17. Zhodnoťte nezbytnost použití označení výcvikového vozidla při zkoušce**

- a) Ponechat stávající stav - 87%
- b) Neoznačovat, nejedná se o výcvik, je třeba zajistit normální podmínky bez toho, aby na žadatele brali řidiči zvláštní ohledy. - 13%

---

**Komentář nejen k anketě pro členy AAČR, o.s.**

Ing.Mgr.Ondřej Horázný

Uvedenou anketu jsem dali k vyplnění všem účastníkům Valné hromady AAČR, o.s. a po dohodě s předsedou PSA ČR panem Zdeňkem Hlavatým i na jimi pořádaném semináři a na valné hromadě jejich sdružení. Zcela určitě se nejedná o názor všech autoškol na území ČR, ale je to názor dost podstatného vzorku.

Vzhledem k tomu, že různé agentury pro výzkum veřejného mínění se zeptají 500 osob z 10 milionů 0,005 % občanů co si myslí o nějaké politické kauze a následně čteme, že polovina Čechů (tedy 250 osob) si myslí cosi. Z tohoto pohledu si myslím, že názor cca 150 z cca 2000 autoškol (7,5 %) má celkem slušnou vypovídací schopnost.

Z průzkumu vyplývá, že mírná většina není spokojena ani se stavem výcviku v autoškolách, ani se stavem v oblasti zkoušek řidičů. Pokud jde o dotazy k účtovaným cenám, odpovědi nebyly formou výběru a proto nejsou uvedeny. Zato představa o ceně výcviku je u většiny autoškoláků jasná: mezi 10 – 14 000 Kč. Také cena za hodinu tomu odpovídá: 300 – 500 Kč. Většina dotazovaných byli učitelé – provozovatelé autoškol. Na dotaz, za kolik by byli ochotni se nechat zaměstnat, většina požadovala 130 – 150 Kč za hodinu, což svým zaměstnancům na druhou stranu platí málokdo.

Kéž by bylo realitou, aby učitel jako zaměstnanec pracoval požadovaných 8 – 10 vyučovacích hodin denně!

Drtivá většina dotazovaných vidí cestu pro zlepšení současného stavu v zavedení jednotného systému zkoušek a minimalizaci či úplné odstranění povinných hodin při výcviku s důrazem na splnění požadovaných cílů.

Většinu respondentů by nevadilo monitorování průběhu zkoušky kamerou či GPS.

Pokud jde o výcvik na motocyklech, 46% ho chce provádět jako dosud. Vysloveně bez druhých řidítek jen 12%. Podle potřeb žadatele nebo úsudku učitele jestli s řidítky nebo bez je 42% s tím, že zkouška bez řidítek. Pokud budeme první verzi brát tak, že je to výsledek úsudku učitele, potom se zdá, že varianta c) by mohla vyhovět všem. Ať si každý učí jak chce: s řidítky či bez. Ovšem zkouška by měla nepochybně být samostatná.

Provádění teoretické zkoušky v autoškole chce jen 25%, což je překvapivě málo, zatímco drtivá většina učitelů chce být při zkoušce ve vozidle přítomna, což je z hlediska bezpečnosti osádky při zkoušce optimální. Nicméně názory se různí. Naproti tomu zcela nelogicky by většinu nevadilo jiné vozidlo, které si zajistí žadatel. Zde je trošku rozpor u otázky 14 a 15. Téměř všichni chtějí mít při výcviku i zkoušce označené vozidlo jako dosud.

**Závěrem:**

Zdá se, že všichni by chtěli nějakou změnu. Pracovní doba 9 vyučovacích hodin denně, tj. 198 za měsíc. Za to 29 700 Kč hrubého, což není špatné. Žák by zaplatil 14 000 Kč za výcvik v dnešním rozsahu, což naprosto odpovídá množství práce při výcviku. Činnost učitele by byla zaznamenávána pomocí GPS systému tak, aby žáka nemohl ošidit, což by neměl za daných podmínek zapotřebí. No a nakonec by žák absolvoval náročnou zkoušku, kde by se ukázalo.

## A jaká je realita všedního dne ?

Minulý týden se na jednom slevovém webu objevila nabídka voucherů na autoškolu za 5 690 Kč, namísto původních 9 990,- Kč, tedy se slevou 43%.

### **Aby bylo jasno, jak to se slevami chodí:**

Když se na tom webu nabízí tatarák s dvanáctkou Plzní pro dva v hospodě u Karlova mostu za 199 Kč namísto 732 Kč je to o něčem jiném. Tatarák prodají za cenu surovin, ale nezůstane nepochybně u jednoho pivka. Každý si dá ještě tak dvě piva po 79 Kč. Takže na něm neprodělají a ani nemusejí tatarák nastavovat strouhankou. K výcviku si už nic dalšího nekoupíte, ledaže propadnete a musíte si dokupovat, ale takových hodin navíc není tolik...

Nebo slevka na bobovou dráhu: 1229 voucherů za 145 Kč namísto 300 Kč. Jenže jen do 31.3.2011. Je to pěkný dárek, ale polovina lidí to kilo pade oželí a ani tam nepůjde. Pokud někdo přijde, firma neprodělá, protože režii a nájem platí stejně. Agentura zapakatel si bere provizi z zprostředkování cca 15% z tržby.

### **Budeme trochu počítat:**

Takže v případě autoškoly je potenciální tržba: 536 voucherů x 5690 = 3 049 840 Kč. Agentura dostane v případě, kdy všichni zaplatí 457 476 Kč, autoškola zbude **2 592 364 Kč na 536 žáků**, tedy 4 836 Kč na žáka. Kdyby se nepsal rok 2011, ale rok 1995 bylo by to prima.

### **Zkusím zde rozebrat náklady na výcvik těchto žáků:**

Výcvik jízdy je 28+1 vyuč. hodin. Teorie+ZPP+PÚ ve skupině 5 osob dálkově je 5,5 hodiny na jednoho, kurzem obdobně. Mzdy učitele ze zákona minimum 71,5 Kč na hodinu, odvody k tomu 35%. Cestovní náhrada na auto je 3,70 Kč/km, spotřeba řekněme hodně při zemi 6 l nafty, cena 33 Kč za litr a projezd 16 km/hod. Násobením a sčítáním nám z uvedených hodnot nám vychází toto:

536 žáků jen v jízdách je 15 544 hodin a teorie+ZPP+PÚ 2 948 hodin, celkem 18 492 hodin. Fond pracovní doby podle plánovacího kalendáře je na rok 2011 2024 pracovních hodin. Takže jeden učitel by tuto porci zvládl už za 9 let. Platnost voucherů je do srpna 2012, tedy 19 měsíců. Tedy 973 hodin za každý měsíc. To by mělo dělat tak 6 učitelů a nesměli by více než rok a půl přijmout jiné žáky. Tím se chce říci, že dotyčný to nezvládne sám a nebude moci tvrdit, že to dělá z lásky zdarma jen za naftu, ale bude muset najmout učitele, kterým zaplatí minimálně zákonem stanovený tarif. No a k tomu buďto koupit auta nebo učitelům v souladu se zákonem vyplácet cestovní náhradu za jejich auto.

### **A jaké jsou tedy náklady?**

Výuka teorie, ZPP a PÚ mzdové náklady:	284 555 Kč
Výcvik jízda mzdové náklady:	1 500 385 Kč
<u>Pohonné hmoty:</u>	<u>553 988 Kč</u>
Celkem:	2 338 928 Kč

Pokud nebude opravovat, kupovat pneu, platit daně apod., s čímž při ujetí 280 000 km nelze počítat, zbude mu 253 436 Kč na cestovní náhrady, režii, reklamu, nájmy, marketing atd... Pouze cestovní náhrada 3,70 Kč/km činí celkem 1 035 230 Kč, tedy dotyčný je na této akci v mínusu asi 780 000 Kč pouze v těchto položkách.

Motivace k tomuto zoufalému činu není nikomu z těch autoškoláků, kteří volali nebo psali rozhořčené mailly jasná. Jedno je jisté: kdyby se voucherů nabízelo a prodalo 50 našťavali bychom se také, ale dalo by se to pochopit, že dotyčný chce překlenout nějakový krizový okamžik. Ale takto nejenže došlo ke zmatení spotřebitelů, kteří budou čekat na podobné akce a zarazí se tím nábor klidně na měsíc dopředu, ale zejména šly do kanálu celkem další 2,5 milionu Kč na tržbách, které by byly navíc zaplacené při obvyklé ceně v Praze kolem 10 500 Kč. To by nebylo vše. Nejhorší je, že ostatní agentury již autoškolám píší mailly a nabízí účast na podobné akci!

**Vážení kolegové, probud'te se!** U těchto slev je na prvním místě zisk agentury, ostatní je naprosto druhořadé. Akceptováním účasti na podobných akcích se možná zahojíte krátkodobě, ale neřežete větev jen pod ostatními, tedy konkurencí, jak by se mohlo na první pohled zdát, ale zejména pod sebou! **Nejhorší efekt této akce je v tom, že mezi spotřebitelskou veřejností se rozšíří naprosto nesmyslný údaj o možné ceně za výcvik v autoškole v době, kdy se již ceny mnohde přehoupaly přes 10 000 Kč.** Psát o tom, že i tato cenová hladina je málo je zde zbytečné. Nyní se ovšem dá čekat mnohem větší tlak zákazníků na autoškoly s argumentací touto akcí a požadavky na nízkou cenu. Z diskuze na citovaném webu je vidět, že zákazníci vůbec neřeší strukturu výcviku a vidí pouze „konečnou“ cenu ...

V této úvaze jsem se omezil na konstatování faktů a výpočty dané zákonnými podmínkami. Úsudek si prosím udělejte každý sám!

---

## **IV. AUTO MOTO ŠIMI-ŠOU**

Mirka Šimková

Plánuje se na 27.-28.srpna 2011. Akce má přispět k výchově a osvětě k bezpečnosti v silničním provozu.

**NÁZEV AKCE:** NA KOLECH VZDUCHEM I PO VODĚ ROZVÁŽNĚ V KLIDU A POHODĚ.

**MÍSTO:** hotel Kavka Malá Skála u Železného Brodu.

Součástí akce je automobilová orientační jízda historických vozidel a výcvikových vozidel autoškol.

Zapojí se místní klub vodáků a letiště Hodkovice n/M. Zveme autoškoláky, zkušební komisaře, veteránisty a všechny kdo chtějí přispět svojí účastí v programu. Podpora od KÚ Liberec, České pojišťovny v Jablonci nad Nisou a Asociace autoškol ČR, o.s. Bude se jednat o podobnou akci, jako byla k výročí 100 let zkušebních komisařů. Zajímavé večerní posezení po soutěži na téma motorismus, letectví.

Zájemci o tuto akci necht' se přihlásí u paní Mirky Šimkové. Email: [autoskolaok@volny.cz](mailto:autoskolaok@volny.cz) nebo telefonicky: 737 958 947, večer 481 020 595.

Stravování a ubytování v hotelu "KAVKA", kde bude probíhat i večerní program. Ubytování si rezervujte již nyní přímo v hotelu: [www.hotelkavka.cz](http://www.hotelkavka.cz). Pro sportovně založené je možnost ubytování v autokempu Malá Skála.

Účastníky akce očekáváme již v pátek 26.8.2011 od 17 hodin v hotelu Kavka.

---

## **Autoškola zapakatel?**

Asociace autoškol České republiky, o. s. zaznamenala nabídku 536 řidičských průkazů na sk. B za neuvěřitelnou cenu 5690,- Kč. Je reálné, aby za tuto cenu proběhla kvalitní výuka a výcvik podle zákona v obvyklém časovém intervalu 2-4 měsíce?

Zdá se Vám to jako výhodná nabídka? Možná ano, ale ještě než si koupíte voucher na slevu zkuste si trochu započítat kupeckými počty.

V konečném stádiu bylo prodáno **536 voucherů za cenu 5690,-Kč**. Voucher má platnost do roku 2012. tzn. 23 měsíců.

**536 řidičských průkazů x 29 hodin jízd včetně zkoušky na sk. B znamená odjet celkem 15544 jízdních hodin.**

Zákonem daná měsíční pracovní doba je 168 hodin měsíčně, což je 224 jízdních hodin autoškoly bez přestávek mezi hodinami. To vychází při 20 pracovních dnech v měsíci na 11,2 jízdních hodin denně pro jednoho učitele.

Pojďme předpokládat, že se bude jezdit celý rok bez nároku na dovolenou či nemoc nebo dokonce poruchu vozidla.

<b><u>Autoškola s 1 vozidlem a 1 učitelem:</u></b> 15544hod / 224hod. = 69, 4 měsíců tzn. <b>5,7 let trvajících praktické jízdy</b>	<b><u>Autoškola se 3 vozidly a 3 učiteli:</u></b> 15544hod. / 672hod. = 23,1 měsíců tzn. <b>1,9 let trvajících praktické jízdy</b>
<b><u>Autoškola s 6 vozidly a 6 učiteli:</u></b> 15544hod / 1344hod = <b>11,5 měsíců trvajících praktické jízdy</b>	<b><u>Autoškola s 10 vozidly a 10 učiteli:</u></b> 15544hod / 2240hod. = <b>6,9 měsíců trvajících praktické jízdy</b>
<b><u>Autoškola s 20 vozidly a 20 učiteli nebo autoškola s 10 vozidly a 20 učiteli:</u></b> (za předpokladu, že vozidla budou využita pro dva učitele na vystřídání) 15544hod / 4480hod. = <b>3,4 měsíců trvajících praktické jízdy</b>	

Z uvedených počtů je logické, že autoškola se čtyřmi vozidly a šesti učiteli není schopna, ať se sebevíc bude snažit, vůbec odjezdít zákonem dané počty hodin a to i v případě, že se všech 536 "voucheristů" nebude domáhat výcviku najednou, ale třeba v intervalu 6 měsíců až roku.

Zároveň vzniká otázka kdy se tito žáci vyučí zákonem dané teoretické přípravě, když všichni učitelé budou pořád jezdit.

Akce má ještě další háček. Každý si také ještě ke správnému poplatku 700,- Kč na úřadě připlatí poplatek 500,- Kč pro autoškolu za použití počítačů u zkoušky. Při 536 řidičácích x 500,- Kč zkasíruje autoškola od žáků navíc ..... ale to už jsme zase v matematice a ochraně spotřebitele.

Asociace autoškol ČR, o.s. proto **důrazně varuje** před podobnými "marketingovými akcemi", které by mohly poškodit konečného zákazníka.

31.1.2011 Výkonná rada AAČR, o.s.

### Seminář

Asociace autoškol České republiky, o.s. pořádá seminář na téma: **Problematika trenážerů v AŠ** – nový trenážer od společnosti ERM s.r.o. s pohyblivou základnou. Součástí jsou ukázky výcviku.

Termín konání: 19. března 2011, počet míst: 10

Cena semináře: členové AAČR, o.s. zdarma, ostatní 500,- Kč

Místo konání: Třebíč, autoškola Aujezdský

Kontaktní osoba: Bc. Martin Aujezdský

Závazné přihlášky zasílejte nejpozději do 28.2.2011 na email: autoskola.aujezdsky@seznam.cz