

Autoškolské noviny



Listopad 2014

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

Vážení kolegové a kolegyně,

Připravili jsme seminář zejména pro lektory školicích středisek. Téma semináře je upevňování nákladu.

Dovolujeme si připomenout členům povinnost k zaplacení členského příspěvku.

Přinášíme Vám v úplném znění všechny novelizované pasáže zákona č. 361/2000 Sb. a zákona č. 247/2000 Sb.

Dozvíte se zajímavé a důležité informace z EFA (Evropská federace autoškol).

Můžete se zúčastnit soudního projednávání případu slevy na silniční dani pro autoškoly.

Výkonná rada AA ČR

Členský příspěvek pro rok 2014 – máte již zaplacen?

Ing. Jan Černý, člen VR AA ČR, o.s.

Dovoluji si tímto upozornit naše členy, že řada z Vás dosud nezaplatila členský příspěvek za rok 2014. Příspěvek uhrad'te prosím co nejdříve.

Asociace autoškol nyní používá nový běžný účet u banky Fio banka, a.s.

Platbu členského příspěvku proved'te, prosím, **převodem na běžný účet číslo 2400506624/2010 u Fio banky, a.s.** Jako **variabilní symbol** použijte své **5 místné členské číslo**. Najdete ho u vašeho jména a adresy na štítku na obálce Autoškolských novin nebo na složenke. Dodržením těchto instrukcí usnadníte identifikaci a zaevidování vaší platby.

Ti, kdo příspěvek dosud nezaplatili, najdou v tomto čísle AŠ novin předtištěnou složenku, na které je Vaše členské číslo již jako variabilní symbol uvedeno. **Přesto VR prosí o provedení platby bezhotovostně, tedy převodem z účtu podle výše uvedených pokynů.**

Valná hromada Asociace autoškol

Výkonná rada rozhodla o tom, že Valná hromada se uskuteční tentokrát až na jaře 2015. Důvodem je zejména nezbytnost přizpůsobení názvu a stanov sdružení, dnes spolu novému Občanskému zákoníku. Vzhledem k tomu, že k tomu zatím není dostatek informací, rozhodli jsme o tomto odkladu. Problémem jsou též velmi přísné podmínky pro usnášení schopnost a z toho plynoucí riziko, že bude nutno valnou hromadu opakovat. Chceme se na to připravit tak, aby vše proběhlo hladce. Současně se též bude volit nová výkonná rada. Konečně bude snazší schvalování hospodaření za předchozí rok. Dosud se vždy schvalovalo po ¼ roce za předchozí rok a aktuální za 1. - 9. měsíc.

Seminář pro autoškoly a školící střediska

Miloš Šlajchrt

Asociace autoškol pro své členy připravila tento seminář:

Datum konání 27.11.2014 Místo konání semináře Domov mládeže SŠAI Dobronická 7, 140 00 Praha 4

1. Část: Seminář upevnění nákladu (od 9:00 do 13:00)

Důležitá studie v oblasti dopravy ukazuje, že 25% dopravních nehod je způsobeno pohybem nákladu. Pohyb nákladu je způsoben nedostatečným nebo nevhodným ukotvením nákladu a jeho zajištěním. Posláním školících středisek je informovat a snažit se k řidičům dostávat informace, které by tento trend mohli snížit. Vzhledem k tomu, že požadavky na upevnění nákladu a právní předpisy jsou uplatňovány nedlouho, chtěli bychom navázat na seminář, který jsme pořádali v Pardubicích s panem Ing. Jaroslav Krejcarem, Ph.D., technickým ředitelem firmy Excolo. Tentokrát jsme na provedení semináře pozvali pana Ing. Lud'ka Floriana, z firmy Centrum služeb pro silniční dopravu, který se zabývá problematikou technického stavu silničních vozidel (STK) a upevnění nákladu v uvedené firmě, má praktické zkušenosti i ze silničních kontrol.

Seminář bude v rozsahu 4 hodin v tomto rozsahu

- Česká a evropská legislativa v problematice Upevnění nákladu
- Vysvětlení fyzikálních veličin a zákonitostí
- Zabezpečení nákladu z hlediska fyzikálních zákonů
- Konstrukce karoserií vozidel
- Vázací a podpůrné prostředky
- Metody upevnění nákladu (vrchní, přímé, smyčkové,...)
- Standardizovaný náklad (balíky, cívky, svitky, role papíru...)
- Specifikovaný náklad (klády, přeprava vozidel, nadrozměry)
- Vzorové příklady (výpočet těžiště, průjezd zatáčkou, počty popruhů, apod.)

- Rozbor zjištěných závad při silničních kontrolách
- Diskuze

2. Část: veřejné zasedání výkonné rady AAČR (od 14:00 do 16:30)

Téma: minimální standardy pro provozování autoškol v kontextu připravované směrnice EU se zkušenostmi z Evropské asociace autoškol (EFA).

- Požadavky na učebny, výcviková vozidla (registr výcvikových vozidel, pronájmy), elektronická evidence výcviku jízdy)

Cena za seminář pro členy AA 200,- Kč. Pro nečleny AA a doprovod člena 500,- Kč. V ceně je zahrnuto občerstvení. Podrobnosti k semináři najdete na příloženém letáku. Přihlásit se na seminář je z organizačních důvodů možné pouze online elektronickým přihlášením na webu Asociace autoškol ČR, o.s. v rubrice: „Semináře a knihy“.

Zákon č. 230/2014 Sb. - novela zákona č. 361/2000 Sb. a č. 247/2000 Sb.

JUDr. Ing. Ondřej Horázný

Dne 7. 11. 2014 vstupuje v účinnost zákon č. 230/2014 Sb. Tímto zákonem se novelizuje jak zákon o silničním provozu, tak zákon o autoškolách. Text zákona tak, jak je uveden ve Sbírce zákonů najdete na webu Asociace autoškol: <http://www.asociaceautoskol.cz/Zakony-a-vyhlasaky/zakon-c-230-2014-sb-novela-zakona-o-silnicnim-provozu.html>

Pro přehlednost jsme pro Vás připravili změněná ustanovení zákonů tak, jak jsou ve znění po novele. Novelizovaní pasáže jsou vyznačeny tučně. Pokud budete chtít zaslat emailem kompletní zákony, napište Ing. Černému na email: autoskola.cerny@seznam.cz

Co je v novele podstatného pro nás?

Změna zákona o silničním provozu

1. Zákonem je opraven nesprávný text u řidičského oprávnění skupiny B. Tato chyba vznikla při překladu příslušné směrnice do českého jazyka, když bylo nesprávně přeloženo slovo „převyšuje“.
2. U skupin D1 a D je dán text zákona do souladu se směrnicí. Podle směrnice je rozhodující počet osob přepravovaných, nikoli pouze sedících.

3. Celkem podstatná změna je u zkoušky s automatickou převodovkou u skupin C, CE, D, DE.

Z důvodové zprávy k zákonu:

Navrhovatel využívá ustanovení bodu 5.1.3 Přílohy II směrnice 2006/126/ES, které umožňuje členským státům rozhodnout, že se na řidičský průkaz pro vozidla skupiny C, C+E, D nebo D+E nezaznamená žádné omezení na vozidla s automatickou převodovkou, pokud již žadatel je držitelem řidičského průkazu získaného na vozidle s manuální převodovkou.

Předmětné ustanovení reaguje na upravené vymezení výcvikových vozidel pro skupinu C v novelizaci zákona č. 247/2000 Sb., tj. „umožňující ruční řazení převodových stupňů“. Umožňuje provozovatelům autoškol zajistit si vozidla, která jsou již s ohledem na stále větší rozvoj modernějších, bezpečnějších a méně znečišťujících vozidel vybavena širokou škálou poloautomatických nebo hybridních převodovek. Zmíněná vozidla jsou v poměrně značné míře dostupná na trhu a taktéž dopravci stále více využívána.

4. K § 122 – § 125j – přeshraniční projednávání přestupků

Z důvodové zprávy:

Navrhované nové ustanovení zakotvuje postup v rámci usnadnění přeshraničního vymáhání přestupků. Navrhuje se v případech, kdy podezřelým je osoba s bydlištěm mimo území ČR (ovšem na území některého z členských států EU; ustanovení se nedotýká smluvních států EHP), přiložit k oznámení o zahájení řízení rovněž informační formulář v jazyce daného státu. Informační formulář bude v souladu s požadavky směrnice 2011/82/EU obsahovat nejn nutnější identifikační údaje o přestupku, které budou podezřelému sloužit ke snazší orientaci ve věci. Jedná se o základní údaje o místě, datu a času, kdy měl být přestupek spáchán, dále identifikace konkrétního ustanovení, vymežujícímu skutkovou podstatu přestupku a vymezení výše a druhu hrozícího zákonného postihu. Úplnější a podrobnější

informace budou pochopitelně obsahem samotného oznámení o zahájení řízení. Vyplnění formuláře by pro správní orgán mělo být poměrně nenáročné, vesměs se bude jednat o časové apod. údaje, případně výběr ze skutkových podstat připadajících v úvahu.

Předmětnými skutkovými podstatami jsou řízení bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod jejich vlivem, případně ve stavu vylučujícím způsobilost v důsledku požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, případně nepodrobení se vyšetření a dále telefonování za jízdy, překročení nejvyšší dovolené rychlosti nebo nezastavení vozidla. Dále zde přichází v úvahu tzv. zbytková skutková podstata, ovšem jen v případech, že řidič porušil povinnost být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo jiným zádržným systémem nebo užití ochrannou přilbu nebo pokud neoprávněně užil vyhrazený jízdní pruh.

Ačkoli směrnice dává členským státům možnost využití vzoru formuláře stanoveného v její příloze, bylo zjištěno, že v podmínkách České republiky by využití tohoto vzoru nebylo praktické. Řadu zde zjišťovaných údajů už musí správní orgán znát z předchozího šetření, neboť by bez jejich znalosti nemohl zahájit správní řízení. Dále formulář předpokládá písemnou odpověď, která rovněž není využitelná, s ohledem na předpoklad ústního jednání v rámci přestupkového řízení.

S ohledem na co nejširší využití stávajících procesních postupů byla rovněž pro vnitrostátní potřeby upřesněna identifikace osoby, které bude informace v cizím jazyce zasílána. Bude se jednat vždy o osobu podezřelou ze spáchání přestupku a její mateřský jazyk bude určován podle jejího bydliště; z hlediska obsahu a sledovaných cílů (umožnit seznámení se základními prvky obvinění z přestupku v jazyce, kterému podezřelý ze spáchání přestupku rozumí) se nejedná o odchylku od úpravy směrnice 2011/82/EU, přestože ta v tomto případě hovoří o jazyku dokladů o registraci (popř. o státu registrace vozidla).

§ 80a Skupiny vozidel

(1) Do skupiny

- a) AM jsou zařazena motorová vozidla s konstrukční rychlostí nepřevyšující $45 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$
1. dvoukolová se zdvihovým objemem spalovacího motoru nepřevyšujícím 50 cm^3 nebo s výkonem elektrického motoru do 4 kW ,
 2. tříkolová se zdvihovým objemem zážehového motoru nepřevyšujícím 50 cm^3 nebo u jiných motorů s výkonem nejvýše 4 kW ,
 3. čtyřkolová o hmotnosti v nenaloženém stavu nejvýše 350 kg se zdvihovým objemem zážehového motoru nepřevyšujícím 50 cm^3 nebo u jiných motorů s výkonem nejvýše 4 kW ,
- b) A1 jsou zařazeny
1. lehké motocykly s postranním vozíkem nebo bez něj o výkonu nejvýše 11 kW a s poměrem výkonu/hmotnosti nejvýše $0,1 \text{ kW/kg}$ a se zdvihovým objemem spalovacího motoru nepřevyšujícím 125 cm^3 ,
 2. tříkolová motorová vozidla o výkonu nejvýše 15 kW ,
- c) A2 jsou zařazeny motocykly s postranním vozíkem nebo bez něj s výkonem motoru nejvýše 35 kW a s poměrem výkonu/hmotnosti nejvýše $0,2 \text{ kW/kg}$, které nebyly upraveny z motocyklu s více než dvojnásobným výkonem,
- d) A jsou zařazeny
1. motocykly s postranním vozíkem nebo bez něj,
 2. tříkolová motorová vozidla s výkonem převyšujícím 15 kW ,
- e) B1 jsou zařazena čtyřkolová motorová vozidla s výjimkou vozidel uvedených v písmeni a), jejichž výkon nepřevyšuje 15 kW a hmotnost v nenaloženém stavu nepřevyšuje 400 kg nebo 550 kg u vozidel určených k přepravě zboží,
- f) B jsou zařazena motorová vozidla s výjimkou vozidel uvedených v písmenech a) až e), jejichž největší povolená hmotnost nepřevyšuje $3\,500 \text{ kg}$, určená pro přepravu nejvýše 8 osob kromě řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojné vozidlo o největší povolené hmotnosti**
1. nepřevyšující 750 kg ,
 2. převyšující 750 kg , pokud největší povolená hmotnost této jízdní soupravy nepřevyšuje $3\,500 \text{ kg}$, nebo
 3. převyšující 750 kg , pokud největší povolená hmotnost této jízdní soupravy převyšuje $3\,500 \text{ kg}$, ale nepřevyšuje $4\,250 \text{ kg}$, jedná-li se o řídicí oprávnění v rozšířeném rozsahu,
- g) C1 jsou zařazena motorová vozidla s výjimkou traktorů, jejichž největší povolená hmotnost převyšuje $3\,500 \text{ kg}$, ale nepřevyšuje $7\,500 \text{ kg}$, určená pro přepravu nejvýše 8 osob kromě řidiče, ke kterým smí být připojeno přípojné vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg ,

h) C jsou zařazena motorová vozidla s výjimkou traktorů a vozidel uvedených v písmeni g), jejichž největší povolená hmotnost převyšuje 3 500 kg, **určená pro přepravu nejvýše 8 osob kromě řidiče**, ke kterým smí být připojeno přípojné vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg,

i) D1 jsou zařazena motorová vozidla, jejichž délka nepřesahuje 8 metrů, **určená pro přepravu více než 8, ale nejvýše 16 osob kromě řidiče**, ke kterým smí být připojeno přípojné vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg,

j) D jsou zařazena motorová vozidla s výjimkou vozidel uvedených v písmeni i), **určená pro přepravu více než 8 osob kromě řidiče**, ke kterým smí být připojeno přípojné vozidlo o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg,

k) B+E jsou zařazeny jízdní soupravy složené z vozidla uvedeného v písmeni f) a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 3 500 kg,

l) C1+E jsou zařazeny jízdní soupravy, jejichž největší povolená hmotnost nepřevyšuje 12 000 kg, složené
1. z vozidla uvedeného v písmeni g) a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti vyšší než 750 kg, nebo
2. z vozidla uvedeného v písmeni f) a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti vyšší než 3 500 kg,

m) C+E jsou zařazeny jízdní soupravy složené z vozidla uvedeného v písmeni h) a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti vyšší než 750 kg,

n) D1+E jsou zařazeny jízdní soupravy složené z vozidla uvedeného v písmeni i) a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti vyšší než 750 kg,

o) D+E jsou zařazeny jízdní soupravy složené z vozidla uvedeného v písmeni j) a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti vyšší než 750 kg.

(2) Do skupiny T jsou zařazeny traktory a pracovní stroje samojízdné, ke kterým smí být připojeno přípojné vozidlo.

§ 83

Věk

(1) Řidičské oprávnění lze udělit jen osobě, která dosáhla věku

- a) 15 let, jedná-li se o skupinu AM,
- b) 16 let, jedná-li se o skupinu A1,
- c) 17 let, jedná-li se o skupiny B1 a T,
- d) 18 let, jedná-li se o skupiny A2, B, B+E, C1 a C1+E,
- e) 21 let, jedná-li se o skupiny C, C+E, D1, D1+E,
- f) 24 let, jedná-li se o skupiny A, D a D+E.

(2) Řidičské oprávnění pro skupinu A lze udělit rovněž osobě, která dosáhla

- a) věku 21 let, pokud je řidičské oprávnění omezeno jen na tříkolová motorová vozidla, nebo
- b) věku 20 let, pokud je tato osoba nejméně 2 roky držitelem řidičského oprávnění pro skupinu A2.

(3) Osobě uvedené v odstavci 1 písm. a) až c) lze řidičské oprávnění k řízení motorových vozidel udělit jen s písemným souhlasem jejího zákonného zástupce.

(4) Řidičské oprávnění pro skupinu A1, A2 nebo A lze udělit rovněž osobě, která nedosáhla věku stanoveného pro příslušnou skupinu vozidel stanoveného v odstavci 1 nebo 2, pokud je tato osoba držitelem výjimky z věku; výjimku z věku udělí ministerstvo osobě, která je držitelem licence motoristického sportovce, na základě její žádosti, popřípadě žádosti jejího zákonného zástupce. Toto řidičské oprávnění opravňuje do dosažení věku uvedeného pro příslušnou skupinu vozidel v odstavci 1 nebo 2 pouze k řízení v rámci sportovní soutěže.

(5) Řidičské oprávnění pro skupinu C lze udělit rovněž osobě, která dosáhla věku 18 let, a pro skupinu D osobě, která dosáhla věku 21 let. Tato řidičská oprávnění omezí obecní úřad obce s rozšířenou působností do dosažení věku stanoveného v odstavci 1 písm. e) a f) pouze k řízení vozidel

- a) Ministerstva vnitra používaných policií,
- b) Vězeňské služby České republiky,
- c) ozbrojených sil České republiky,

- d) obecní policie,
- e) Hasičského záchranného sboru České republiky a jednotek požární ochrany,
- f) celních orgánů,
- g) při zkušební jízdě v souvislosti s jejich opravou nebo údržbou.

(6) Řidičské oprávnění pro skupiny C a C+E lze udělit rovněž osobě, která dosáhla věku 18 let, a pro skupiny D a D+E osobě, která dosáhla věku 21 let nebo 23 let. Toto řidičské oprávnění opravňuje do dosažení věku stanoveného **v odstavci 1 písm. e) a f)** jeho držitele k řízení

- a) v rámci vstupního školení podle zvláštního právního předpisu^{9b)},
- b) pokud je držitelem průkazu profesní způsobilosti řidiče a podrobil se vstupnímu školení podle zvláštního právního předpisu^{9b)}
 - 1. v rozšířeném rozsahu, nebo
 - 2. v základním rozsahu, jedná-li se o osobu, které bylo řidičské oprávnění pro skupinu D nebo D+E uděleno ve věku 23 let.

§ 90

Odborná způsobilost k řízení motorových vozidel

(1) Řidičské oprávnění může být uděleno pouze osobě, která získala odbornou způsobilost k řízení motorových vozidel podle zvláštního právního předpisu⁴⁾ (dále jen "odborná způsobilost").

(2) Absolvoval-li žadatel o řidičské oprávnění výcvik a zkoušku z praktické jízdy⁴⁾ s motorovým vozidlem vybaveným automatickou převodovkou, obecní úřad obce s rozšířenou působností omezí řidičské oprávnění pro příslušnou skupinu pouze na vozidla s tímto druhem převodovky. Vozidlem vybaveným automatickou převodovkou se rozumí vozidlo, ve kterém není pedál spojky, popřípadě u vozidel, k jejichž řízení opravňuje řidičské oprávnění pro skupinu A1, A2 nebo A, ruční páka spojky. Omezení řidičského oprávnění se neprovede, jde-li o řidičské oprávnění

a) pro skupinu AM, nebo

b) pro skupinu C, C+E, D nebo D+E, je-li žadatel již držitelem řidičského oprávnění uděleného pro řízení vozidel zařazených alespoň do jedné ze skupin B, B+E, C, C+E, C1, C1+E, D, D1 nebo D1+E, které není omezeno pouze na řízení vozidel vybavených automatickou převodovkou.

(3) Při řízení drážních vozidel,¹¹⁾ která jsou používána v provozu na pozemních komunikacích, musí být řidič tohoto vozidla držitelem oprávnění k řízení drážního vozidla podle zvláštního právního předpisu.¹¹⁾ Řidič trolejbusu musí být držitelem řidičského oprávnění skupiny D.

§ 122d

(1) Ministerstvo zabezpečuje automatizovanou výměnu údajů o řidičích, řidičských oprávněních a řidičských průkazech způsobem umožňujícím dálkový a nepřetržitý přístup. Za tímto účelem ministerstvo zajistí

a) výdej údajů podle § 119 odst. 2 písm. a), b), c), e), f), i), j), k), m), n), o) nebo s) z centrálního registru příslušnému orgánu jiného členského státu na základě jeho požadavku a

b) předání požadavku obecního úřadu obce s rozšířenou působností na poskytnutí údajů podle písmene a) z příslušného registru jiného členského státu příslušnému orgánu tohoto členského státu a předání poskytnutých údajů příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností.

(2) Údaje o řidičích, řidičských oprávněních a řidičských průkazech lze požadovat a vydat pouze pro účely výkonu kontroly a vedení správních řízení týkajících se řidičského oprávnění a řidičského průkazu.

§ 125c

Přestupky

(1) Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že v provozu na pozemních komunikacích

d) se v rozporu s § 5 odst. 1 písm. f) a g) odmítne podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti nebyla ovlivněna alkoholem nebo jinou návykovou látkou,

- e) řídí motorové vozidlo a
1. v rozporu s § 3 odst. 3 písm. a) není držitelem příslušného řidičského oprávnění,

§ 125e

Společná ustanovení o správních deliktech

(5) Na odpovědnost za jednání, k němuž došlo při podnikání fyzické osoby^{38c)} nebo v přímé souvislosti s ním, se vztahují ustanovení zákona o odpovědnosti a postihu právnické osoby; obdobně to platí pro odpovědnost fyzické osoby za správní delikt podle § 125f.

§ 125j

(1) Pokud je podezřelým z přestupku osoba s bydlištěm v jiném členském státě Evropské unie, zašle obecní úřad obce s rozšířenou působností této osobě spolu s oznámením o zahájení řízení informační formulář v úředním jazyce členského státu Evropské unie, ve kterém má podezřelý bydliště. Tento postup se použije v případě, že se jedná o přestupek

a) podle § 125c odst. 1 písm. b), c), d) nebo písm. f) bodů 1 až 5, nebo

b) podle § 125c odst. 1 písm. k) v případě, že byla porušena povinnost stanovená v § 6 odst. 1, byl užit vyhrazený jízdní pruh v rozporu s § 14 nebo § 27 odst. 1 písm. i) nebo byl porušen zákaz užití jízdní pruh stanovený v § 71 odst. 2.

(2) Informační formulář musí obsahovat popis skutku s označením místa a času jeho spáchání, označení přestupku, jehož znaky skutek vykazuje, vymezení sankcí, které lze za přestupek uložit, a odkaz na tento zákon. V případě, že jde o skutek zjištěný prostřednictvím automatizovaného technického prostředku, musí informační formulář obsahovat identifikační údaje o tomto prostředku.

(3) Vzor informačního formuláře stanoví prováděcí právní předpis.

Čl. II

Přechodná ustanovení

1. Řidičská oprávnění pro skupinu B udělená v době od 19. ledna 2013 do dne nabytí účinnosti tohoto zákona se považují za řidičská oprávnění pro skupinu B udělená podle zákona č. 361/2000 Sb., ve znění účinném ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona.

2. Řidičská oprávnění pro skupinu D1 udělená

a) před 19. lednem 2013 zůstávají zachována v dosavadním rozsahu,

b) od 19. ledna 2013 do dne nabytí účinnosti tohoto zákona zůstávají na území České republiky zachována v rozsahu, jaký měla podle zákona č. 361/2000 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, a to na dobu 5 let ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona.

Změna zákona o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel

1. § 19 a § 45b reagují na změnu u skupiny B, konkrétně „B96“.
2. § 42 – Ustanovení stanovuje povinnost zkušební komisaře vyhotovit záznam o průběhu zkoušky z praktické jízdy, což by mělo vést ke zvýšení transparentnosti zkoušky a dále umožnit snazší kontrolu a hodnocení komisařů, jakož i přispět k jejich metodickému řízení. Tímto opatřením by měla být rovněž zvýšena právní jistota žadatelů o řidičské oprávnění.
Pozn.: hlavně aby ta právní jistota nezůstala jen na papíře...
3. Příloha č. 2 - výcviková vozidla

Z důvodové zprávy:

Směrnice 2012/36/EU přináší mj. změny v příloze II směrnice 2006/126/ES a v tomto směru je zapotřebí přistoupit k dílčí změně zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o

změnách některých zákonů. Konkrétně je zapotřebí nově přijatou evropskou úpravu promítnout do přílohy 2 k tomuto zákonu, která obsahuje druhy vozidel, se kterými smí být prováděn výcvik pro jednotlivé skupiny, jakož i podmínky a technické požadavky na takováto vozidla.

Především vyvstala nutnost upravit technické požadavky na výcviková vozidla – motocykly skupin A1, A2 a A. Dále pak je nutné přistoupit v souladu s aktualizovaným zněním směrnice k dílčí úpravě technických požadavků na výcviková vozidla skupin C a C+E.

S ohledem na minimalizaci ekonomických nákladů spojených se změnou některých požadavků na výcviková vozidla se předkladatel rozhodl využít možnosti, kterou členskými státy přiznává směrnice 2013/47/EU, jež v návaznosti na přijetí směrnice 2012/36/EU umožňuje formou přechodného ustanovení do 31. prosince 2018 provozovat při výuce a výcviku k získání řídičského oprávnění pro řízení vozidel skupiny A výcvikové vozidlo, které nenaplnuje hmotnostní a výkonnostní požadavky stanovené nově směrnicí 2012/36/EU.

V souvislosti s transpozicí směrnice 2012/36/ES dále dochází k nápravě nedostatku současné právní úpravy – vymezení vozidel zařazených do skupiny B, konkrétně o otázku jízdní soupravy. Jednotlivá jazyková znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES ze dne 20. prosince 2006 o řídičských průkazech nejsou ve vymezení přípojných vozidel zařazených do skupiny B totožná, čímž je dán rozpor mezi obsahem této skupiny v různých členských státech, a to nevyhodně pro držitele řídičského oprávnění uděleného v České republice. Většina jazykových verzí přitom obsahuje úpravu odchylnou od české verze směrnice 2006/126/ES. České znění směrnice 2012/36/ES obsahuje ve vymezení příslušného harmonizačního kódu text, který se liší od znění směrnice 2006/126/ES a je v souladu s většinou jazykových verzí původní směrnice.

Komentář:

Ke skupinám A1, A2, A – tolerance u zdvihového objemu motoru byly přímo zapracovány. Elektrina je prostě moderní. Už vidím, jak se provádí výcvik na elektrických motocyklech. Troufnu si odhadnout, že všechny elektro motorky jsou automat. Využitelnost takového stroje v autoškole se bude limitně blížit nule.

Pozor na podmínku „hmotnosti v nenaloženém stavu“. Naštěstí je tam přechodné období.

Ke skupině B – konečně je to u B96 správně!

Ke skupině B+E – tady je potřeba dát si velký pozor! Zejména je třeba již od 7. 11. 2014 používat k výcviku soupravy podle nových pravidel. Kdo soupravu nemá, měl by v 15 denní lhůtě požádat o změnu registrace, popř. věc jinak řešit. O navrhované změně se sice vědělo dlouho dopředu, nicméně takto krátké lhůta je zcela nepřiměřená. Bohužel nyní můžeme pouze apelovat na MD, aby pro příště při takové změně nechalo více času.

Dále je potřeba si uvědomit všechny souvislosti pro spojování soupravy osobního automobilu a přívěsu dané vyhláškou č. 341/2002 Sb.:

§ 14 Technické požadavky na spojitelnost vozidel do jízdních souprav a jejich provoz

(2) Okamžitá hmotnost přípojného vozidla nebo přípojných vozidel smí být u souprav s nejvyšší konstrukční rychlostí vyšší než 40 km.h⁻¹ nejvýše 1,5násobku okamžité hmotnosti tažného vozidla.

(3) **Okamžitá hmotnost jízdní soupravy nesmí být větší než největší povolená hmotnost jízdní soupravy stanovená při schválení technické způsobilosti tažného vozidla.**

(7) Pro spojování vozidel do jízdních souprav s přípojnými vozidly kategorií 0 1 a 0 2 platí

b) **okamžitá hmotnost přívěsu kategorie 0 2 nesmí být větší než největší povolená hmotnost brzděného přípojného vozidla stanovená pro tažné vozidlo, která je uvedena v technickém průkazu a osvědčení o registraci tažného vozidla, za podmínky, že největší povolená hmotnost takového přípojného vozidla není větší než největší povolená hmotnost tažného vozidla u vozidel kategorií M1 a N 1 a 1,5násobek největší povolené hmotnosti tažného vozidla u vozidel kategorií M1G a N 1G.**

(9) **Do jízdní soupravy s tažnými vozidly kategorií M 1 a N 1 smí být zapojeno přípojně vozidlo kategorie 0 1 nebo 0 2 o maximální celkové šířce vyhovující podmínce, aby bod činné svítící plochy přední obrysové svítilny tažného vozidla, který je nejbližší rovině vymezující největší šířku přípojného vozidla, nebyl dále než 400 mm od této roviny, měřeno na každé straně (po obou stranách) soupravy vozidel zapojených do soupravy a podélné ose.**

(4) **Největší povolená hmotnost vozidla nesmí překročit hodnotu největší technicky přípustné hmotnosti vozidla. Největší povolená hmotnost jízdní soupravy nesmí překročit hodnotu největší technicky přípustné hmotnosti jízdní soupravy. Největší povolená hmotnost na nápravu nesmí překročit hodnotu největší technicky přípustné hmotnosti na nápravu.**

(5) **Okamžitá hmotnost vozidla (soupravy) nesmí překročit největší povolenou hmotnost vozidla (soupravy).** V případě znečištění (např. bláto, sníh, voda) se připouští překročení největší povolené hmotnosti vozidla (soupravy) maximálně o 3 %.

Znamená to tedy, že podmínka největší povolené hmotnosti přívěsu 1 000 kg je nutnou podmínkou, nikoli postačující. S takovým přívěsem bychom mohli provádět výcvik B+E pouze s autem o max. přípustné hmotnosti nad 2501 kg.

Ke skupině C, C+E: zde byly velké vášně ohledně převodovky. Nakonec bylo přijato šalamounské řešení, tedy musí být taková převodovka, aby se dalo řídit manuálně. Může to být ovšem automat. O pedálu spojky se nemluví. Pokud jde o autobus, tam se o převodovce nemluví, ale v zákonu o silničním provozu se neomezí řídičské oprávnění, půjde-li o automat.

§ 19

Doplňovací výuka a výcvik

Doplňovací výuka a výcvik mohou být poskytnuty pouze žadateli o řídičské oprávnění, který

a) ukončil výuku a výcvik k získání řídičského oprávnění, ale řídičské oprávnění mu nebylo dosud uděleno podle zvláštního zákona,^{2a)} nejdéle však po dobu uvedenou v ustanovení [§ 39 odst. 5](#) tohoto zákona,

b) žádá o

1. rozšíření řídičského oprávnění ze skupiny A1 na skupinu A2,
2. rozšíření řídičského oprávnění ze skupiny A2 na skupinu A, nebo
3. rozšíření rozsahu řídičského oprávnění pro skupinu B na jízdní soupravy složené z vozidla skupiny B a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti **převyšující** 750 kg, jejichž největší povolená hmotnost převyšuje 3 500 kg, ale nepřevyšuje 4 250 kg, nebo

c) žádá o rozšíření řídičského oprávnění s omezením na vozidla vybavená automatickou převodovkou na řídičské oprávnění bez tohoto omezení.

§ 45b

Doplňovací zkouška

(1) Žadatel o řídičské oprávnění je povinen absolvovat pouze doplňovací zkoušku, která se provede ve stejném rozsahu a stejným způsobem jako zkouška z praktické jízdy podle [§ 42](#), pokud jde o žadatele o řídičské oprávnění

a) pro skupinu A2, který je alespoň 2 roky držitelem řídičského oprávnění pro skupinu A1, nebo

b) pro skupinu A, který je alespoň 2 roky držitelem řídičského oprávnění pro skupinu A2.

(2) Doplňovací zkouška pro zrušení omezení řídičského oprávnění omezeného podle zvláštního zákona^{2a)} (pro vozidla s automatickou převodovkou) se provede ve stejném rozsahu a stejným způsobem jako zkouška z praktické jízdy podle [§ 42](#) tohoto zákona.

(3) Pro rozšíření rozsahu řídičského oprávnění pro skupinu B na jízdní soupravy složené z vozidla skupiny B a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti **převyšující** 750 kg, jejichž největší povolená hmotnost převyšuje 3 500 kg, **ale nepřevyšuje 4 250 kg**, je žadatel o řídičské oprávnění, který neabsolvoval zkoušku v řízení motorového vozidla na takovéto jízdní soupravě, povinen absolvovat doplňovací zkoušku, která se provede ve stejném rozsahu a stejným způsobem, jako zkouška z praktické jízdy podle [§ 42](#).

Zkouška z praktické jízdy

§ 42

(1) Žadatel o řídičské oprávnění musí při zkoušce z praktické jízdy prokázat znalosti, dovednosti a chování včetně specifických požadavků pro jednotlivé skupiny vozidel. Zkouška z praktické jízdy je rozdělena do dvou částí. Žadatel o řídičské oprávnění, který při zkoušce neprokáže základní znalosti u každé ze dvou částí, je hodnocen stupněm "neprospěl". **O průběhu zkoušky z praktické jízdy zkušební komisař pořídí písemný záznam.**

(5) Výčet jednotlivých znalostí, dovedností a chování a podrobnosti o požadavcích na zkoušku **včetně náležitostí**

záznamu o zkoušce stanoví prováděcí předpis.

Příloha 2

Druhy výcvikových vozidel pro výuku, výcvik a zkoušku z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a technické požadavky na výcviková vozidla

Praktický výcvik v řízení vozidla a zkouška z praktické jízdy se provádí na vozidle zařazeném do příslušné skupiny vozidel, pokud není dále stanoveno jinak, a to

a) pro skupinu AM na mopedu s objemem spalovacího motoru nepřevyšujícím 50 cm^3 a s konstrukční rychlostí nepřevyšující $45 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ nebo na motocyklu s objemem spalovacího motoru nepřevyšujícím 125 cm^3 , přičemž rychlost jízdy při výcviku v řízení a praktické jízdy při zkoušce praktické jízdy nesmí převyšovat $45 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$; na mopedu s více než 2 koly lze provádět nejvýše 4 hodiny výcviku,

b) pro skupinu A1 na motocyklu bez postranního vozíku o výkonu nejvýše 11 kW, jehož konstrukční rychlost je nejméně $90 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, s poměrem výkonu a hmotnosti nejvýše $0,1 \text{ kW/kg}$ a jedná-li se o motocykl se spalovacím motorem, s objemem válců nejméně 115 cm^3 ; u elektrického motoru dále s poměrem výkonu a hmotnosti nejméně $0,08 \text{ kW/kg}$,

c) pro skupinu A2 na motocyklu bez postranního vozíku o výkonu nejméně 20 kW, ale nejvýše 35 kW, s poměrem výkonu a hmotnosti nejvýše $0,2 \text{ kW/kg}$ a jedná-li se o motocykl se spalovacím motorem, s objemem válců nejméně 395 cm^3 ; u elektrického motoru dále s poměrem výkonu a hmotnosti nejméně $0,15 \text{ kW/kg}$,

d) pro skupinu A na motocyklu bez postranního vozíku o výkonu nejméně 50 kW a o hmotnosti v nenaloženém stavu nejméně 175 kg, s objemem válců nejméně 595 cm^3 u spalovacího motoru a s poměrem výkonu a hmotnosti nejméně $0,25 \text{ kW/kg}$ u elektrického motoru,

e) pro skupinu B1 s motorovým čtyřkolovým vozidlem, jehož konstrukční rychlost je nejméně $60 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$,

f) pro skupinu B se čtyřkolovým motorovým vozidlem, jehož konstrukční rychlost je nejméně $100 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, nebo, jde-li o výcvik podle § 19 písm. b) bodu 3 nebo o zkoušku podle § 45b odst. 3, s jízdní soupravou, jejíž největší povolená hmotnost převyšuje $3\,500 \text{ kg}$, **ale nepřevyšuje $4\,250 \text{ kg}$** , složenou z takového motorového vozidla a přípojného vozidla o největší povolené hmotnosti **převyšující 750 kg** ,

g) pro skupinu B+E s jízdní soupravou, **jejíž největší povolená hmotnost převyšuje $3\,500 \text{ kg}$** , tvořenou motorovým vozidlem uvedeným v písmenu f) a přípojným vozidlem o největší povolené hmotnosti nejméně $1\,000 \text{ kg}$ a jehož konstrukční rychlost je nejméně $100 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$; přípojné vozidlo musí být uzavřeným skříňovým tělesem o šířce a výšce odpovídající alespoň šířce a výšce motorového vozidla vytvořeným uzavřenou samostatnou skříň nebo ložnou plochou s plachtou na vestavěné konstrukci; uzavřené skříňové těleso může být užší, než je motorové vozidlo, pokud je výhled dozadu možný pouze za použití vnějších zpětných zrcátek motorového vozidla. Při zkoušce z praktické jízdy musí být okamžitá hmotnost přípojného vozidla nejméně 800 kg ,

h) pro skupinu C1 s motorovým vozidlem o největší povolené hmotnosti převyšující $5\,000 \text{ kg}$, délce nejméně 5 m , jehož konstrukční rychlost je nejméně $80 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$; nástavba vozidla musí být uzavřeným skříňovým tělesem, které je nejméně tak široké a vysoké jako kabina, vytvořeným uzavřenou nebo ložnou plochou s plachtou na vestavěné konstrukci, které neumožňují výhled řidiče za vozidlo jinak než prostřednictvím bočních zpětných zrcátek; motorové vozidlo musí být vybaveno protiblokovacím brzdovým systémem a záznamovým zařízením podle přímo použitelného předpisu Evropské unie¹¹⁾,

i) pro skupinu C1+E s jízdní soupravou tvořenou motorovým vozidlem uvedeným v písmenu h) a přípojným vozidlem o největší povolené hmotnosti nejméně $1\,250 \text{ kg}$ a jehož konstrukční rychlost je nejméně $80 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$; přípojné vozidlo musí být uzavřeným skříňovým tělesem o šířce a výšce odpovídající alespoň šířce a výšce motorového vozidla vytvořeným uzavřenou samostatnou skříň nebo ložnou plochou s plachtou na vestavěné konstrukci; uzavřené skříňové těleso může být užší, než je motorové vozidlo, pokud je výhled dozadu možný pouze za použití vnějších zpětných zrcátek motorového vozidla; délka takto vytvořené jízdní soupravy musí být nejméně 8 m . Při zkoušce z praktické jízdy musí být okamžitá hmotnost přípojného vozidla nejméně 800 kg ,

j) pro skupinu C s motorovým vozidlem o největší povolené hmotnosti nejméně $12\,000 \text{ kg}$, délce nejméně 8 m , šířce nejméně $2,4 \text{ m}$ a jehož konstrukční rychlost je nejméně $80 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$; nástavba vozidla musí být uzavřeným skříňovým tělesem, které je nejméně tak široké a vysoké jako kabina, vytvořeným uzavřenou nebo ložnou plochou s plachtou na vestavěné konstrukci, které neumožňují výhled řidiče za vozidlo jinak než prostřednictvím bočních zpětných zrcátek; motorové vozidlo musí být vybaveno protiblokovacím brzdovým systémem a záznamovým zařízením podle přímo použitelného předpisu Evropské unie¹¹⁾ a převodovkou **umožňující ruční řízení převodových stupňů**. Při zkoušce z praktické jízdy musí být okamžitá hmotnost vozidla nejméně $10\,000 \text{ kg}$,

k) pro skupinu C+E s jízdní soupravou tvořenou buďto motorovým vozidlem uvedeným v písmenu j) a přípojným vozidlem nebo

tahačem s návěsem, přičemž největší povolená hmotnost jízdní soupravy je nejméně 20 000 kg, délka jízdní soupravy je nejméně 14 m, délka přípojného vozidla musí být nejméně 7,5 m, šířka jízdní soupravy je nejméně 2,4 m a konstrukční rychlost je nejméně 80 km.h⁻¹; přípojné vozidlo, popřípadě návěs musí být uzavřeným skříňovým tělesem o šířce a výšce odpovídající alespoň šířce a výšce **kabiny** motorového vozidla vytvořeným uzavřenou samostatnou skříňí nebo ložnou plochou s plachtou na vestavěné konstrukci. Tahač návěsu musí být vybaven protiblokovacím brzdovým systémem, převodovkou **umožňující ruční řazení převodových stupňů** a záznamovým zařízením podle přímo použitelného předpisu Evropské unie¹¹⁾. Při zkoušce z praktické jízdy musí být okamžitá hmotnost jízdní soupravy nejméně 15 000 kg,

l) pro skupinu D1 s motorovým vozidlem, jehož největší povolená hmotnost je nejméně 4 000 kg, délka je nejméně 5 m a konstrukční rychlost je nejméně 80 km.h⁻¹; motorové vozidlo musí být vybaveno protiblokovacím brzdovým systémem a záznamovým zařízením podle přímo použitelného předpisu Evropské unie¹¹⁾,

m) pro skupinu D1+E jízdní soupravou tvořenou motorovým vozidlem uvedeným v písmenu l) a přípojným vozidlem o největší povolené hmotnosti nejméně 1 250 kg a jehož konstrukční rychlost je nejméně 80 km.h⁻¹; přípojné vozidlo musí být uzavřeným skříňovým tělesem o šířce nejméně 2 m a výšce nejméně 2 m, vytvořeným uzavřenou samostatnou skříňí nebo ložnou plochou s plachtou na vestavěné konstrukci. Při zkoušce z praktické jízdy musí být okamžitá hmotnost vozidla nejméně 800 kg,

n) pro skupinu D s motorovým vozidlem o délce nejméně 10 m, šířce nejméně 2,4 m a jehož konstrukční rychlost je nejméně 80 km.h⁻¹; motorové vozidlo musí být vybaveno protiblokovacím brzdovým systémem a záznamovým zařízením podle přímo použitelného předpisu Evropské unie¹¹⁾,

o) pro skupinu D+E s jízdní soupravou tvořenou motorovým vozidlem uvedeným v písmenu n) a přípojným vozidlem o největší povolené hmotnosti nejméně 1 250 kg, šířce nejméně 2,4 m a jehož konstrukční rychlost je nejméně 80 km.h⁻¹; přípojné vozidlo musí být uzavřeným skříňovým tělesem o šířce nejméně 2 m a výšce nejméně 2 m, vytvořeným uzavřenou samostatnou skříňí nebo ložnou plochou s plachtou na vestavěné konstrukci. Při zkoušce z praktické jízdy musí být okamžitá hmotnost přípojného vozidla nejméně 800 kg,

p) pro skupinu T se zemědělským nebo lesnickým traktorem s vlastním pohonem kol, který má nejméně dvě osy, k němuž je připojen přívės o celkové hmotnosti nejméně 3 500 kg a je naložen nejméně na 50 % užitečného zatížení. Při praktickém výcviku v řízení vozidel skupiny T je možno polovinu výcviku prováděného na autocvičišti nebo jiné cvičné ploše s vyloučením provozu ostatních vozidel provést bez přípojného vozidla.

Čl. IV

Přechodné ustanovení

Do 31. prosince 2018 lze při výuce a výcviku k získání řidičského oprávnění a při zkoušce z odborné způsobilosti k řízení vozidel skupiny A použít výcvikové vozidlo o výkonu nejméně 40 kW. Do 31. prosince 2018 lze při výuce a výcviku k získání řidičského oprávnění a při zkoušce z odborné způsobilosti k řízení vozidel skupiny A použít rovněž výcvikové vozidlo, které nespĺňuje požadavek na minimální hmotnost v nenaloženém stavu podle přílohy č. 2 k zákonu č. 247/2000 Sb., ve znění účinném ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona.

Členové, kteří mají zájem o úplné znění výše uvedených právních předpisů, necht' si o ně napíší emailem Ing. Janu Černému: autoskola.cerny@seznam.cz

Ing. Aleš Horčíčka

EFA 14.5.2014 – Řím - Zpráva ze zasedání

Úterý 13. května

20:00

Neformální večere se členy EFA v Italské restauraci. Velmi pozitivní a obšírná diskuze o stavu vzdělávání řidičů se členy z Belgie, Finska a Islandu.

Středa 14.května

9:00

Úvodní prezence účastníků (foto) a úvodní slovo Johna Lepina k účastníkům konference.

9:30 – CIEACA RUE Project – John Lepine

Projekt je zastřešen organizací CIEACA a pracovní skupiny připravují „Minimální požadavky na učitele autoškoly a minimální požadavky na nového řidiče“, které by následně měli být implementovány do evropského práva. (Za ČR nepochopitelně Petr Zámečník – Univerzita Olomouc). Můžeme za pomoci EFA zkusit prosadit nějakého odborníka do pracovních skupin, kteří pracují na tomto projektu. Jsou ochotni v tom nápomoci.

10:00 – Kvalitní vzdělávání řidičů/učitelů– Dr. Ivana Inella

Italský projekt z roku 2009 se snahou vytvořit školu pro další vzdělávání učitelů autoškoly a zvyšovat tak bezpečnost silničního provozu. Zajímavý na projektu je fakt, že je dotován vládou, tedy něco jako Besipem. Žádná podobná snaha v ČR zatím není...

V této části konference se rozvinula velmi diskuze o tom, že ve většině západních států zavádějí možnost realizace řidičských oprávnění již od 17 let a žáci jezdí pod dohledem rodičů. Diskuze se týkala jaké podmínky by měl splňovat rodič. V německu např. takto dělají cca 40% řidičů!

11:00 – Celoživotní vzdělávání řidičů – Dr. Luca Persia

V Itálii definují skupiny řidičů, kteří by se měli dále vzdělávat i prakticky. GDE matrix. Hodně se zaměřují na polygony...

11:30 – Italská strategie pro bezpečnost na silnicích – Ing. Sergio Dandolini

Přehled o italské nehodovosti. V podstatě pouze statistiky za posledních cca 15 let a ukázka vývoje snižující se nehodovosti. Cca o 48%

13:30 – B-Ready – Rakouský systém kvality pro vzdělávání řidičů – Ing. Hausherr

Mají velký problém s dumpingovými cenami, vyšší celkovou cenou než cenou nabízenou původně zákazníkovi, zhoršující se image autoškol,

Teorie – 20 lekcí základní teorie

- 12 lekcí B teorie

- Předzkouškový test v autoškole, zkouška v autoškole

Praxe – 6 lekcí základního tréninku

6 lekcí hlavního tréninku

www.kurs-checker.at

14:00 – DIRECTIVA 2003/59/EC - Profesní způsobilost – Dr. Manuel Picardi

Výzkum v jednotlivých zemích týkající se profesní způsobilosti.

Např. v Belgii stojí základní kurz cca 2500Euro, Při opakovaném školení dělají i praxi, manipulaci s materiálem, tachograf atd.

Efa se bude snažit vytvořit jednotnou evropskou osnovu pro opakované i vstupní školení, tak aby se sjednotili požadavky a výuka v jednotlivých zemích.

15:00 – Eco-Driving – Projekt na ekologické dopravní prostředky a hosp. jízdu
Projektem prošlo přes 1000 řidičů z celé Evropy. Vyjádřitelná úspora paliva cca 10%
(5 hodin teoretické přípravy a 2,5 přípravy ve vozidle)

16:00 – Konec

11:00 – Galavečer - Navázán kontakt s kolegy ze Švýcarska a Španělska.

čtvrtek 15.května

09:00 – Zpráva presidenta EFA – John Lepine

Chybějící příspěvky členů EFA cca 17250 Euro
(dluží – Bulharsko, Řecko, Francie, Maďarsko)

Rozvinula se poměrně velká diskuze o tom co dělat s neplátcími členy. Naše asociace má uhrazeno v tuto chvíli jako většina zemí 50% Fee.

Fee pro rok 2014 – 3000Euro

Aktuálně se vytváří nové webové stránky, měli by fungovat od července
<http://www.efa-eu.com/>

09:30 – Výzkum (co očekáváme od EFA)

Všichni členové vyplňovali anketu toho, co očekáváme od EFA a v této části konference se výzkum celkem podrobně diskutoval. Výzkum bude zveřejněn na webu EFA.

EFA – REYKJAVÍK – 8.10. – 9.10.2014

Zpráva ze zasedání EFA

8. října 2014

9:00 úvodní slovo prezidenta EFA – JOHN LEPINE

Seznam účastníků:

Austria	Norbert Hausherr
Belgium	Jeroen Smeesters
Czech	Ondrej Horazny
Estonia	Enn Saard
CIECA	Jacques Quoirin (*)
Germany	Gerhard von Bressendorf
Hungary	Elizabeth Horvath
Ireland	Cathy Bacon
Iceland	Björgvin Þór Guðnason
Italy	Manuel Picardi
Netherlands	Roger Keijbeck
Slovakia	Jaroslav Prekop
UK	Peter Harvey
(*) Non Voting Associate Members	



Bohužel účast nebyla maximální a neúčastnili se i některé významné státy EU jako Francie, Španělsko, Polsko, Švédsko.... Poměrně Velké zastoupení zemí ze Střední a Východní Evropy...

9:20 – uvítání organizátora

Björgvin Þór Guðnason organizátor a předseda islandské federace autoškol přivítal účastníky kongresu.

Část 1 – CIECA RUE

10:00 - CIECA RUE Project overview

Velmi významná část kongresu, která svou pravou tvář ukázala při jednáních až den poté. Kdy Jeroen Smeesters, upozornil na velké nebezpečí takto schválené zprávy CIECA. Tento projekt zpracováváný pro EU organizací CIECA by mohl v budoucnu sloužit pro přípravu čtvrté směrnice EU. Bohužel tento dokument absolutně přechází minimální požadavky pro provozování autoškoly. Na základě tohoto problému se později dohodlo, že bude neprodleně po skončení kongresu vypracována zpráva EFA pro další zasedání CIECA, tak aby EFA bezpodmínečně trvala na zapracování minimálních požadavků pro provozování autoškoly do dalších směrnic EU. Na tomto problému se již v současné době pracuje a budeme účastni i dalších jednání.

Část 2 – ISLANDSKÉ ministerstvo dopravy

11:00

V této části zasedání se představilo Islandské ministerstvo dopravy a jeho podřízené organizace. Účasten byl osobně generální ředitel islandského zástupce.

Další jeho kolega nám představil zavádění islandského bodového systému.

Na Islandu mají téměř nulovou kriminalitu, žije zde cca 300 000 obyvatel, ale navštěvuje ho ročně cca 10 milionů turistů. Při řízení motorových vozidel se striktně dodržují zákony a nařízení.

Část 2- Ostatní prezentace

13:30 – Univerzita Florencie – bezpečnost jednostranných vozidel

Prezentace dokazující, že jednostranná vozidla jsou na komunikacích o více jak 14% nebezpečnější než ostatní druhy dopravy. Výzkum by měl podporovat další edukaci řidičů motocyklů

15:00 – Cathy Bacon – aplikace pro chytré telefony v Irsku

Cathy nám představovala nově používané aplikace pro chytré telefony v Irsku, aplikovatelné pro přípravu řidičů. www.DriverFocus.com

Dle našeho názoru jsme s aplikací www.moje-autoskola.cz výrazně dál...

16:00 – Oživovací kurzy pro starší generaci řidičů

Manuel Picardi představil projekty „oživovacích kurzů“ pro dříve narozené řidiče. Dle našeho názoru v ČR se zatím nikdo z autoškola na tento druh zákazníků nezaměřil, ale vzhledem ke stárnutí populace je předpokladatelné, že by to mohla být zajímavá cílová skupina zákazníků....

9. října 2014

9:00 – Zpráva prezidenta EFA – JOHNA LEPINA

John nejprve poděkoval Islandskému organizátorovi za vynikající organizaci zasedání i doprovodný program.

9:10 – Členské příspěvky EFA

Asociace Autoškol ČR má korektně a včas zaplacené všechny poplatky za členství ve EFA.

Nicméně některé země na základě dlouhodobých urgencí byli jednomyslně vyloučeni z EFA (Bulharsko, Řecko) a nemohou se tak nyní již účastnit přípravy evropské legislativy za EFA.

EFA zasedání 2015

Bratislava 19 a 20.5.2014

Scotland 7th, 8th & 9th října 2014

CIECA 6.6.2014 – Dublin

Zpráva z kongresu CIECA

Téma kongresu:

Předvídání rizik při řízení vozidla a rozvoj simulačních technologií v teoretických a praktických testech

pátek 6. června 2014

9:00

Zahájení zpožděno z důvodů pozdního příjezdu Ministra dopravy Irska. Mr. Leo Varadkar
Následně provedena retrospektiva Irského vzdělávání řidičů. A pozdravení hostů konference CIECA 2014 – Dublin. Účastní se členové CIECA (většinou zástupci Ministerstev jednotlivých zemí), ale zároveň poměrně velké množství participujících organizací, zástupců autoškol a nebo sdružení autoškol.

Část 1 – TESTOVÁNÍ PŘEDVÍDÁNÍ RIZIK PŘI ŘÍZENÍ

11:00 – The seven sins of HP (profesor Crundall – Nottingham university)

Profesor Crundall definoval sedm problematických hříchů při neřešení předvídání rizik. Jednalo se spíše o obecné údaje, neaplikovatelné do praxe.

11:20 – Předvídání rizik a vývoj simulačních technologií (Hall – DVSA)

Předvedení simulačních videoklipů z reálných podmínek. Jednalo se o ukázky vývoje kvality natočených klipů cca od roku 2002. Tyto klipy jsou součástí testování řidičů v GB.

11:40 – Jak testovat vnímání rizik a podvody při složení – (Vlakweld)

Definování různých druhů nebezpečí při řízení, (fotka + video)

Požadavky na interaktivitu je třeba zvýšit, pohyblivá videa, natočené rizikové sekvence.

Velmi zajímavé video, kdy se sleduje pohyb očí testované osoby a na co se zaměřuje při sledování dopravních situací. Tj. jestli vnímá rizika a zaměřuje se na podstatné činnosti.

Jednalo se asi o nejzajímavější část konference. Na ukázkách animačních videoklipů s řízením motorových vozidel musel testovaný žák označit „křížkem“ potencionální rizikové situace a program vyhodnocoval zda odhalil žák všechny. Například mtrvé úhly při předjíždění, chodce na přechodu schované za vozidlem atd. Zkoušená osoba musí opravdu přemýšlet o jednotlivých situacích a je pravděpodobné že si tyto návyky přenese i do praxe.

12:00 Vývoj testování řidičů v Německu (Bernd Weisse – DEKRA TUV)

V Německu se zaměřují na snížení vysoké nehodovosti mladých řidičů. Snahou je zaměřit se na snížení věku skupiny B již na 16 let a dva roky realizovat řízení pod dohledem pouze oprávněné osoby. V tuto chvíli realizují již cca 40% ŘP v 17 letech!

Část 2– TRÉNOVÁNÍ PŘEDVÍDÁNÍ RIZIK PŘI ŘÍZENÍ

14:00 – Vnímání rizik u mladých řidičů – Claudia Aleves – Portugal

Nejprve byl popsán systém vzdělávání řidičů v Portugalsku, který je tradiční a dosti podobný našemu systému. Následně poměrně nezajímavá studie z vysoké školy v portugalsku

15:00 – Přináší testování rizik vypovídající hodnoty?

20:00 – Galavečeře

Komunikace se zástupci sdružení autoškol z Ruska, konkrétně z Moskvy. (zajímali je naše auto i mototrenažery, podobně kvalitní zatím v Rusku nepoužívají)

Komunikace se zástupci Ministerstva v Kosovu, kdy se tamní zkoušky připravují na outsourcing pro některou z velkých firem Dekra, TUV.

Zajímavosti z kongresu:

1. Jednání se účastnil na svoje náklady i p. Pour z České Republiky.
2. Jednání se jako 2 viceprezident CIECA účastnil i zástupce MDČR Ing. Nahodil, který nám sdělil, že se začíná připravovat 4 směrnice EU.
3. CIECA a EU chtějí v následující době také sjednotit ŘP týkající se řízení traktoru, protože se v jednotlivých zemích velmi liší a například věk se pohybuje od 14 do 18 let.
4. Další kongres CIECA se koná v roce 2015 v Berlíně.

Zpracovali:

JUDr. Horázný – předseda AAČR
Ing. Horčíčka – místopředseda AAČR

Fotoreport naleznete na Facebooku AAČR

Minimální podmínky pro autoškoly v EU

JUDr. Ing. Ondřej Horázný, Ing. Aleš Horčíčka

Na setkání v Reykjavíku byli delegáti informováni prezidentem EFA Johnem Lepinem o výsledcích práce pracovních skupin CIECA. Vznikl zcela zásadní problém, protože pracovní skupina č. 3 (WG3) dospěla k názoru, že není potřeba, aby existovaly minimální standardy pro provozování autoškol a vše spadá kvalifikace učitelů autoškol. Proti tomuto se zásadním způsobem ohradili zástupci některých států, zejména Belgie, Rakousko, Itálie, Česká republika. Výsledkem bylo hlasování o tom, zda má zástupce EFA prosazovat, aby v rámci příprav byly takové minimální podmínky stanoveny. Hlasování bylo jednoznačně ve prospěch minimálních standardů.

K problematice Vám předkládáme výňatky z mailových korespondencí. Omlouváme se za nikoli dokonalý překlad. Ale snad je z toho možné pochopit smysl. Z ekonomických důvodů nezadáme překlad profesionálnímu překladateli.

Materiál č. 1:

Vzdělávací program pro řidiče

Pracovní skupina 3 (též WG3): minimální kompetenční normy pro instruktory autoškol, laické instruktory a autoškoly

První návrh: 28. května 2014

Tento dokument byl napsán na základě jednání a korespondence se členy pracovní skupiny 3 (PS3), tj.: Ana Marti-Belda, Charles Johnson, Gerard Acourt, Jan Schepman, Rolf Robertson, Sonja Sporstal, Rolf Robertsen, Lars-inge Haslie, Michael Dolan, **John Lepine**, Andre Tourneur, Rosaria Ruiz, Reinhard Lauterbach

Věškeré chyby nebo nedorozumění jsou čistě mé vlastní. –Ian Holden, předseda PS3

1. Úvod

- 1.1. Návrh projektu vzdělávacího programu pro řidiče (VPŘ), vyhotovený sekretariátem CIECA v srpnu 2013 stanovil požadavek na doporučení:
 - minimálních kompetenčních norem účastníků silničního provozu (řidičů)
 - **minimálních norem pro autoškoly**
 - minimálních norem pro laické instruktory vykonávající neplacený výcvik v řízení
 - minimálních norem pro osoby vykonávající placenou výcvik řízení (učitele autoškol)
- 1.2. První z těchto požadavků byl přiřazen pracovní skupině 1. Zbývající tři požadavky byly přiřazeny pracovní skupině 3 (PS3).
- 1.3. Byl vytvořen dodatečný požadavek tj.:

- Vytvoření doporučení pro „rámec osnov pro vzdělání řidičů“

1.4. Tato zpráva uvádí prvotní závěr dosažený PS3.

Materiál č. 2:

Příloha A

Toto je výňatek ze Vzdělávacího projektu uživatele pozemních komunikací WG3 (pracovní skupiny 3): Minimální kvalifikační normy pro učitele řízení/jízdy, doprovodných řidičů a autoškol. Minimální normy pro autoškoly.

1.1 WG3 dospěla k závěru, že by měla doporučit CIECA, že by neměly existovat žádné povinné minimální normy pro autoškoly, protože:

- neexistuje důkaz jakéhokoli spojení mezi konkrétní strukturou nebo řídicím modelem pro autoškoly a efektivností jejich výukového procesu.
- struktura odvětví autoškol se v jednotlivých zemích značně liší a s ohledem na nedostatek důkazů o spojitosti mezi konkrétní strukturou nebo řídicím modelem a výsledků bezpečnosti silničního provozu, zavedení jednotného modelu by se stalo neúměrně regulativní a finanční zátěží - v konfliktu s principy "Regulačního fitness": vytěžit to nejlepší z předpisů EU v těžkých časech EC - IP/12/1349 12/12/2012
- všechny pravomoci týkající se výuky řízení by měly být obsaženy v prohlášení minimálních požadavků na odbornou způsobilost učitelů autoškoly.

1.2 Nicméně, WG3 poznamenává, že může nastat situace, kdy si země přejí deregulaci nebo přenesení odpovědnosti za některé (nebo za všechny) procesy zajišťující kvalitu výuky. Za těchto okolností WG3 věří, že by bylo vhodné vyvinout jasná prohlášení norem, kterých tyto subjekty musí dosáhnout. Nicméně, tyto normy by měly odrážet konkrétní okolnosti v dané zemi a v daný čas.

1.3 WG3 došla k závěru, že bez ohledu na konkrétní obchodní model by všichni učitelé měli mít užitek z toho, že budou kompetentní v oblasti řízení podnikových a zákaznických služeb, nebo přinejmenším že budou mít podporu zaměstnanců s těmito dovednostmi. Nicméně, tyto dovednosti nejsou přímo spojeny se schopností efektivně učit a jsou tedy za hranicí kompetencí tohoto projektu

Materiál č. 3:

Rakouská Asociace autoškol na podporu uvedeného požadavku zaslala prezidentovi EFA tento dopis:

Vážený pane Lepine!

Jako Rakouská Asociace autoškol podporujeme návrh dopisu EFA pro předsedu RUE projektu WG3 Iana Holdena (DVSA GB). Pan Norbert Hausherr, který se podílel na setkání v Reykjavíku, nás informoval, že podpořil potřebu Minimálních regulací autoškol ve svém prohlášení na setkání v Reykjavíku. Chceme potvrdit toto stanovisko. Obecně odmítáme přísné iniciativy, které ničí kvalitu výcviku, kvalitu koučování, kvalitu autoškol a jejich zařízení, a zlepšení bezpečnosti na silnicích v Evropě. Neakceptujeme destrukci Rakouského modelu autoškol a jejich standardů pro výcvik a vybavení.

Odmítáme následujících 15 tezí Evropské liberalizace, které evokují některé části textu pasáže RUE projektu WG3 (říjen 2014) a procesu vzájemného hodnocení regulovaných profesí (například instruktora autoškoly) vnitřním trhem.

Generální ředitelství (červen 2014) (uznávání profesních kvalifikací 2005/36/EC)

- více konkurenceschopná (ekonomicky orientovaná) konkurence je lepší konkurence - radikální liberalismus je lepší než kvalifikované subjekty
- samotná koncepce plného vnitřního trhu sama sebe definuje jako složenou z trhů (odvětví) bez norem a regulací
- hromadná deregulace je nutná
- méně norem na kvalifikace/zařízení jsou profylaxí proti ekonomické krizi
- vyšší zaměstnanost je důležitější než pojistka kvality služeb
- regulace neslouží zákazníkům (ohledně cen)
- hromadná deregulace služeb vytváří dodatečnou poptávku po obchodních službách
- regulace je téměř irrelevantní pro bezpečnost a zabezpečení (dopravy, ovzduší, ochrana proti nebezpečí)
- regulace je téměř irrelevantní pro ochranu života a zdraví
- nižší ceny jsou důležitější než ochrana spotřebitele a kvality
- „sjednocení učitel autoškoly“ (jednotný) by měl zjednodušit "překážky kvality" (sever-jih, západ-východ)

- majitelé autoškol nepotřebují žádnou kvalifikaci k řízení autoškoly
- autoškoly nepotřebují infrastrukturu a vybavení
- přístup k byznysu bez kvalifikace může být kompenzováno regulérním zdokonalovacím výcvikem později
- zájem veřejného blaha se zdá být oslaben, regulace by neměly být stanoveny na národní úrovni členských států.

Všechny tyto teze striktně odmítáme. Legislativa národního systému autoškol je právně kompatibilní. Odmítáme nefiltrovaný souhlas s výše uvedenými tezemi.

Rakouská Asociace autoškol dále prezentovala minimální podmínky pro provozování autoškol tak, jak nyní platí v Rakousku takto:

- 2 místnosti pro výuku
- 1 čekárna – hala pro žáky
- 1 kancelář pro administrativu
- 1 vozidlo pro každou skupinu ŘO v registraci
- 1 autocvičiště, minimálně 1.000 m² plochy
- dostatečné školicí materiály pro každého účastníka (teorie vzdělávání), videa zásady bezpečné jízdy a prevence nebezpečí
- pro Eco-trénink minimálně 1 vozidlo s palubním počítačem s měřením ujetých kilometrů, okamžité a průměrné spotřeby

Materiál č. 4:

Dopis prezidenta EFA Johna Lepina po setkání v Reykjavíku:

Vážení kolegové,

1. Mnohé díky všem, kteří se účastnili setkání EFA na Islandu. Bylo to velmi úspěšné setkání a rád bych do záznamu uvedl upřímné poděkování Björgvin Þór Guðnasonovi a všem členům jeho týmu za jejich práci při přípravě takto úspěšné akce. Je jasné, že úsilí týmu "Okukennarafélag Islands" inspirovalo islandský fotbalový tým, který uhrál památné vítězství v den události EFA.
2. V příloze k tomuto e-mailu jsou zápisky z jednání; mé díky Peteru Harveymu za jejich rychlé zpracování. Na úvodní straně zápisů je řada odkazů na soubory v pdf a mp4. Když na ně kliknete, chvíli potrvá, než se otevřou; velikost souborů znamená, že se neotevřou ihned.
3. Vezměte prosím na vědomí dvě velmi důležité položky z těchto zápisů.
 - a) Je s politováním, že EFA pozastavila členství Bulharska a Řecka, protože stále nezaplatili členské poplatky.
 - b) EFA setkání pro rok 2015 - Další delegátské setkání se koná v Bratislavě, ve středu 19. a čtvrtek 20. května 2015. Delegátské setkání a EFA kongres bude ve Skotsku ve středu 7., čtvrtek 8. a pátek 9. října 2015.

4. Minimální normy pro autoškoly. Živá debata se odehrála v Reykjavíku ohledně zprávy CIECA WG3. Bylo rozhodnuto, že napíšeme předsedovi WG3 a CIECA ohledně této situace, viz příložený dokument "Minimální standardy pro autoškoly". Ten obsahuje návrh dopisu, který zamýšlím poslat i Vaším jménem. Názory vyjádřené v tomto dopise budou předány jménem EFA během RUE plenárního zasedání dne 28. října v Bruselu. Čas letí, takže pokud máte názor na tuto záležitost, prosím, dejte mi vědět co nejdříve. Pokud neodpovíte do poledne Pondělí 20. října, budu to chápat jako Váš souhlas s názory vyjádřenými v dopise CIECA.

Materiál č. 5:

Dopis Asociace autoškol ČR prezidentovi EFA:

Vážený pane prezidente,

Asociace autoškol ČR tímto reaguje na výzvu, týkající se vyjádření k minimálním standardům pro autoškoly. V plném rozsahu podporujeme návrh Rakouské asociace autoškol. Tvrdíme, že absence těchto konkrétních minimálních požadavků vytváří možnosti pro nekalou soutěž mezi autoškolami a podváděním.

Jsme názoru, že Evropská Unie na jedné straně zcela nesmyslně svazuje podnikání a život běžných občanů naprosto nesmyslnými a zbytečnými pravidly. Tato pravidla občanům nepřinesou nic užitečného, pouze je zcela zbytečně finančně zatěžují. Na druhé straně je třeba si uvědomit, že přílišná liberalizace podmínek pro provozování autoškol je zcela jednoznačně potenciálním zvýšením rizik pro bezpečnost silničního provozu.

WG3 tvrdí, že „neexistuje důkaz jakéhokoli spojení mezi konkrétní strukturou nebo řídicím modelem pro autoškoly a efektivností jejich výukového procesu“.

Znamená to snad, že v tomto směru byl prováděn nějaký konkrétní výzkum? Pokud ne, je toto tvrzení nepřezkoumatelné a nelze je akceptovat.

WG3 tvrdí, že je „nedostatek důkazů o spojitosti mezi konkrétní strukturou nebo řídicím modelem a výsledků bezpečnosti silničního provozu“.

Pokud ani zde nebyl proveden žádný výzkum, nelze se o taková tvrzení opírat.

WG3 tvrdí, že „zavedení jednotného modelu by se stalo neúměrně regulativní a finanční zátěží“. Jsme názoru, že nejde zavádět jednotné modely pro fungování autoškol v celé EU. Zavádět jednotné modely s ohledem na historické souvislosti v jednotlivých zemích je nemožné. Naším požadavkem je pouze stanovení minimálních požadavků, které jsou potřebné proto, aby provozovatel autoškoly získal licenci pro její provozování.

WG3 tvrdí, že „všechny pravomoci týkající se výuky řízení by měly být obsaženy v prohlášení minimálních požadavků na odbornou způsobilost učitelů autoškoly“.

Ani s tímto tvrzením se neztotožňujeme. Kvalitní příprava řidičů nemůže probíhat mimo autoškoly pouze prostřednictvím samostatných učitelů. Proto je nezbytné stanovit minimální požadavky nejen pro učitele, ale i pro autoškoly.

Asociace autoškol České republiky má tento návrh pro minimální požadavky na autoškoly:

1. Personální požadavky:

- Kvalifikace vedoucího pracovníka autoškoly, odpovědného za přípravu řidičů
 - o Učitel autoškoly s praxí minimálně 3 roky
 - o Absolvování zkoušky způsobilosti vedoucího autoškoly (obdobně jako pro provozovatele dopravy prováděné velkými vozidly a autobusy)

2. Technické požadavky:

- Navrhujeme podobně jako Rakouská asociace s tímto doplněním:
 - o Zvážit, zda tréninkovou plochu alternativně nahradit řídicím trenážerem. V některých zemích jednak existuje málo takových ploch, popřípadě jsou extrémně drahé, či ve velkých městech vůbec neexistují. Toto by mohlo činit problém.
 - o Zvážit, zda by osobní automobily a motocykly měly mít povinnou bezpečnostní výbavu (ABS, airbagy, ESP), a vyloučit tím používání nmoderních velmi starých vozidel (v České republice je běžné používání 15 i více let starých výcvikových vozidel).

Tento materiál byl odeslán zejména proto, že je neakceptovatelné, aby neexistovaly žádné normy. Podobně, jako v Rakousku, popisuje s drobnými odlišnostmi aktuální stav. Jako problém je zejména ve velkoměstech možnost adekvátně velké výcvikové plochy, proto zde navrhujeme alternativu. Pokud je v osnovách ve směrnici předepsaná ekologická jízda, je nesystémové, aby ji nebylo možné objektivně měřit. Pokud jde o odpovědného zástupce autoškoly, stávající stav, kdy oproti dřívějšímu postačuje roční praxe učitele, je zcela neakceptovatelný. Nedělejme si ovšem iluze, že podobné změny budou dříve, než za 5 – 10 let, budou-li vůbec.

Poslední vývoj - zpráva stálého zástupce EFA v Bruselu z jednání dne 28. 10. 2014:

Vážený Johne

Vážená Cathy, Manueli, kolegové

Dnes jsme měli meeting ohledně návrhu závěrečné zprávy a skupinovou diskuzi ohledně projektu RUE. Práce provedená CIECA ve WG1 a 2 je vskutku velmi působivá, jak už jste si přečetli ve zprávách pracovních skupin. Po účasti na všech prezentacích a diskuzích k tomuto tématu vyzývám všechny členy EFA, aby si prostudovali tyto dokumenty a - pokud možno - se pokusili implementovat jejich části bez odkladu do Evropského nebo národního právního rámce. Každý den kdy vyčkáváte, je ztráta pro výcvik lepších a více uvědomělých řidičů na našich silnicích.

Jak víte, čím menší je diskuse o zjištěních těchto pracovních skupin, tím větší je rozdíl v pohledu na zprávu prezentovanou panem Ianem Holdenem z WG3, obzvláště potom v oblastech minimálních norem pro neprofesionální průvodce a otázky na minimální požadavky na autoškoly.

Pan Holden ve snaze vyhnout se diskuzi tím, že přichází s problémem sám a (pokouší se) vypořádává se s ním tak, že z nejrůznějších důvodů nelze opustit cestu "**žádných minimálních požadavků pro autoškoly**". Obdržel stanovisko

EFA, které bylo vytvořeno Johnem a zasláno mailem. Některé prvky byly přidány (např. WG1 a WG2 nadnesly otázku schopností řidiče a učitelů autoškol, ale nezmínily se o požadavcích na autoškoly, které by byly "contradiction in terminis") mnou a Gerhardem. K naší velké úlevě se rozpoutala velmi živá debata o tomto problému. Když jsme se členů zeptali na jejich názor, rozdělila se skupina na dvě části (řekněme, že to bylo 70 pro a 30 proti minimálním normám). Důležitější bylo uznání Kaye Schulte (předsedkyně WG2) a Gregora Bartla (řekněme si to: jeden z nejvýznamějších expertů na problematiku výuky v autoškolách autoškol). Tvrdili také, že zmíněné normy na řidiče a učitele jsou k ničemu bez stejných požadavků na organizaci - autoškolu. Kromě jejich názorů, Pan Fougert, který zastupoval pana Acourta, také zvýšil zájem o problematiku absenci norem.

Závěrem, CIECA vyzvala EFA, aby se podrobněji vyjádřila a navrhla text k minimálním standardům pro autoškoly, který bude poté diskutován na příštím setkání a který může být přijat ve finální verzi zprávy (**takže to nebude menšinová zpráva**). Na setkání bude řídicí výbor, který bude ověřovat tento způsob práce (nechat EFA aby učinila návrh) a Jacques Quoirin, který je stálým členem řídicího výboru, a který už řekl, že by hlasoval ve prospěch tohoto způsobu práce.

Navrhuji nevyčkávat na rozhodnutí řídicího výboru CIECA. Měli bychom pokračovat a podat alternativní návrh na minimální standardy pro autoškoly. Myslím si, že teď přenechám iniciativu našemu presidentovi, Johnu Lepinovi, aby ustavil malou pracovní skupinu, která snad bude schopna zpracovat tyto návrhy...
Pokud jsou zde zainteresované osoby, které jsem zapomněl, prosím, neváhejte jim tento e-mail předat.

Jeroen Smeesters

Permanent Representative in Brussels
+32 475 84 96 56 | jeroen@federdrive.be
EFA | Driving Schools Association

Silniční daň pro nákladní auta

Ing. Aleš Horčíčka

Kauzu se slevou na silniční daň se podařilo dotáhnout ke správnímu soudu. Dne 10. 12. 2014 proběhne v Liberci soudní jednání. Kdo máte zájem, můžete se přijít podívat. Jednání je veřejné.

KRAJSKÝ SOUD V ÚSTÍ NAD LABEM – POBOČKA V LIBERCI

U Soudu 540/3, 460 72 Liberec
tel.: 485 238 111, fax: 485 238 320, e-mail: podatelna@ksoud.lbc.justice.cz, ID DS: tx5bkr9

Spisová značka: 59Af 15/2014

(adresát)

PŘEDVOLÁNÍ

V právní věci žalobce: **xxx**, se sídlem xxx, zastoupeného R.... a.s., daňovým poradcem, se sídlem xxx, proti žalovanému **Odvolacímu finančnímu ředitelství**, Masarykova 427/31, 602 00 Brno, o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 3.1.2014, č. j. 21/14/5000-14103-705778 a č.j. 22/14/5000-14103-705778, č.j. 23/14/5000-14103-705778 a č.j. 20/14/5000-14103- 705778,

se nařizuje jednání

**den 10.12.2014 v 08:30 hod., u Krajského soudu v Ústí n.L. - pobočka v
Liberci, U Soudu 540/3, 460 72 Liberec,
č. dv. 27/ IV. poschodí posch.**