

A u t o š k o l s k é n o v i n y



Říjen 2011

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

Vážení kolegové a kolegyně,

Dne 6.9.2011 Poslanecká sněmovna hlasovala o 24. novele zákona o silničním provozu, přičemž setrvala na textu zákona tak, jak byl postoupen do Senátu a nevyhověla pozměňovacím návrhům, které navrhli senátoři. Jde o tzv. Euronovelu, která upravuje mimo jiné podmínky získávání řidičského oprávnění u některých skupin, mění skupiny řidičského oprávnění u motocyklů. Zákon byl vyhlášen ve sbírce zákonů pod číslem 297/2011 Sb. Účinnost zákona je od 19.1.2013, přičemž část již od 1.1.2012

Na valnou hromadu, která se bude konat dne 5.11.2011 jsme zajistili účast pracovníka ministerstva dopravy, Mgr. Karla Bezděkovského, kterého se budete moci dotazovat k novinkám, které nás po účinnosti zákona čekají. Text zákona najdete v příloze těchto novin.

Výkonná rada AAČR bude zasedat v Pardubicích již v předvečer VH v pátek 4.11.2011. Pokud bude mít někdo zájem o debatu se členy výkonné rady a s některým z hostů, potom prosím pošlete email s Vašimi kontaktními údaji na adresu asociace@autoskol.cz. Do předmětu emailu napište: „Debata 4.11.2011“. Pro zájemce je možné zajistit ubytování v místě debaty. Místo a čas schůze Výkonné rady upřesníme přihlášeným členům emailem.

V příloze novin najdete text vyhlášky č. 290/2011 Sb., zákona č. 297/2011 Sb., prospekt na řidičský trenažér a prospekt na střešní označení „Autoškola“.

Výkonná rada AA ČR

Valná hromada Asociace autoškol ČR, o.s.,

se bude konat v **sobotu dne 5.11.2011**
v DK Dukla Pardubice, Gorkého 2573, 530 02 PARDUBICE

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

Podmínkou účasti na Valné hromadě je **zaplacený členský příspěvek na rok 2011**. Při vstupu do sálu se, prosím, prokažte členskou kartou! Pokud jste platili čl. příspěvek později než 1.9.2009 a nemáte dosud novou čl. kartu, přineste si prosím potvrzení o zaplacení s sebou.

Seminář pro učitele motocyklů.

Ing. Jan Černý, člen VR AA ČR o.s., Matouš Landa

Dne 14.5.2011 se uskutečnil na autocvičišti v Kolíně již druhý seminář pro učitele autoškol na téma „Výcvik řidičů motocyklů“. Šlo o letošní druhý termín, ten první byl naplánován na polovinu dubna, ale pro malý zájem ze strany učitelů byl tento termín zrušen a přihlášení účastníci byli přesunuti na květnový termín. Seminář byl určen pro členy Asociace autoškol, o.s., i pro členy PSA, o.s. a přihlásit se mohli i nečlenové – učitelé autoškol. Členové obou profesních společenství měli snížený účastnický poplatek.

Na seminář přijelo celkem 11 učitelů z 9 autoškol. Jako hosté byli pozváni pracovníci MD, zkušební komisaři z Kolína a také p. Dalibor Proske ze SRN, který presentoval postup přípravy řidičů v Německu již na VH AA ČR Ioni v Pardubicích. Ze zmiňovaných hostů dorazil pouze p. Proske z úctyhodné vzdálenosti cca 600 km, ostatní hosté se omluvili. Po presenci účastníků byla zahájena teoretická část. Nejprve si všichni účastníci mohli formou krátkého testu ověřit, zda-li nemají nějaké mezery v teoretických znalostech o řízení motocyklu a v rychlosti se probrali základní fyzikální zákonitosti zejména při intenzivním brzdění, ale i další časté chyby účastníků. Následovala presentace Ing. Černého, ve které byli přítomní seznámeni s chystanými novinkami ve výcviku řidičů motocyklů dle směrnice 126/2006ES, tedy podle připravované tzv. „euronovely“ zákonů 361/2000sb. a 247/2000sb. (nové rozdělení skupin řídičských oprávnění na motocykly, podmínky pro jejich získávání a nové podmínky pro výcvikové motocykly). Poté M. Landa seznámil přítomné s metodikou přípravy řidičů motocyklů, a s průběhem části praktické zkoušky v souladu s platnou prováděcí vyhláškou zák. 247, tak jak se provádí v Kolíně. Ještě během dopoledne informoval p. Proske přítomné o způsobu výcviku řidičů motocyklů v SRN. K předneseným tématům proběhla klidná a věcná diskuse, ve které byly zodpovězeny otázky účastníků, zejména na způsob provádění části výcviku a zkoušek bez přítomnosti učitele/komisaře na motocyklu a také o provádění celého výcviku bez druhého ovládní tak, jak funguje v Německu.

Po krátké přestávce na oběd si pak účastníci vyzkoušeli na vlastní kůži všechny základní jízdní úkony, které by měl podle již dnes platné legislativy zvládnout každý žadatel! Na ploše cvičiště byly postaveny jednotlivé cviky – dráha pro pomalou jízdu, pomalý a rychlý slalom, otočka tvaru „U“ a osmička. Trénovalo se běžné i intenzivní brzdění, průjezd zatáčkou, na ploše byl také koridor pro nácvik úhybného manévru. Pro zpestření byly mimo povinné jízdní úkony k dispozici také šterková dráha pro nácvik brzdění na místech se zhoršenou adhezí, kde se trénuje zejména reakce na zablokování předního kola, speciální retardér jako simulace přejezdu nerovností, a přejezd přes pohyblivé prkno. Účastníci si mohli vše sami vyzkoušet pod dohledem M. Landy, který každému individuálně vysvětlil chyby, které udělal a postupy, jak žadatele ke zvládnutí jednotlivých úkonů vést.

Po úspěšném zvládnutí připravených cviků probíhala další věcná diskuse k tématu a všichni účastníci se shodli na tom, že tento seminář pro ně byl rozhodně přínosem. Doufejme, že účastníci pochopili, že se správným přístupem učitele lze během relativně krátké doby naučit žáky stroj opravdu ovládat, že i úkony, které na 1. pohled vypadají jednoduše, je potřeba trochu potrénovat a také to, že úkony, které sice na 1. pohled vypadají nebezpečně, lze provést úplně v klidu a s přehledem. Z diskuse i z příspěvku p. Proskeho je zřejmé, že k nácviku těchto jízdních úkonů není nutné mít vždy k dispozici samostatné uzavřené cvičiště, stačí mít nějakou vhodnou volnou plochu (tu by ostatně měla mít k dispozici každá autoškola), ovšem v našich podmínkách prakticky nelze tyto jízdní úkony bezpečně

provádět v běžném silničním provozu a přítomnost učitele na motocyklu takovýto trénink ovládnání motorčky značně komplikuje.

Fotografie ze semináře najdete na adrese:

http://asociaceautoskol.rajce.idnes.cz/2011-05-14_Seminar_moto_Kolin/

Na závěr bychom rádi přidali malou poznámku – přestože byly oba termíny seminářů s dostatečným předstihem presentovány v Autoškolských novinách, na webu AA a rovněž na stránkách a ve zpravodaji PSA, přihlásilo se na ně jen velmi málo zájemců. Ze dvou plánovaných seminářů se nakonec uskutečnil pouze jeden. To jasně ukazuje na nezáměr učitelů autoškol získávat nové poznatky a zkušenosti o přípravě řidičů motocyklů. Při množství autoškol u nás je to velmi zvláštní přístup, který ukazuje na úroveň přípravy nových řidičů ve velké části autoškol. Tím se opravdu nechceme dotknout těch učitelů, kteří svoji práci dělají poctivě, ale takovýchto možností k získání nových poznatků zase tolik není.

Další obdobný seminář je plánován ještě na letošní sezónu, termín bude včas zveřejněn na webu AA i PSA. Záleží jen na zájmu učitelů a provozovatelů autoškol, zda-li se chtějí o možných způsobech výcviku alespoň něco dozvědět, nebo zda-li se budou i nadále pouze zarputile držet druhých řidiček a pouštět do provozu mnohdy fakticky nepřipravené začínající motorkáře. Pokud se ministerstvu dopravy dříve či později podaří dostat celorepublikový standard zkoušek žadatelů o řidičské oprávnění na motocykly na běžnou evropskou úroveň, stejně nám nezbyde nic jiného, nežli se smířit s tím, že žák bude jezdit alespoň při části výcviku na motorce sám...

Úmluva o silničním provozu

Vídeň, 8 listopadu 1968

ČLÁNEK 41

Řidičské průkazy

(Opatření, která nabudou platnost k 29. březnu 2011(viz nový článek 43))

1. a) Každý řidič motorového vozidla musí mít řidičský průkaz;

b) Smluvní strany se zavazují, že zajistí, aby řidičské průkazy byly vydány pouze poté, co příslušné orgány ověřily, že řidič má požadované znalosti a dovednosti; osoby, které jsou oprávněny k ověření požadovaných znalostí a dovedností řidičů musí mít vhodnou kvalifikaci; obsah a postup (procedura) konání jak teoretických, tak praktických zkoušek stanoví národní legislativa;

c) Domácí legislativa musí stanovit podmínky pro získání řidičského průkazu. Musí zejména stanovit minimální věk, jehož musí držitel řidičského průkazu dosáhnout, předpoklady týkající se zdravotního stavu, a podmínky, které musí být pro úspěšné vykonání teoretických a praktických zkoušek splněny;

d) Nic, co tato Konvence obsahuje, není zamýšleno k omezení práva smluvních stran nebo jejich samosprávných územních celků, aby stanovily povinnost držet řidičský průkaz i pro řízení ostatních vozidel s vlastním pohonem a mopedů.

2. a) Smluvní strany musí uznat:

i) Každý národní řidičský průkaz, který vyhovuje opatřením přílohy 6 této Konvence;

ii) Každý mezinárodní řidičský průkaz, který vyhovuje opatřením přílohy 7 této Konvence, za podmínky, že je předložen spolu s odpovídajícím národním řidičským průkazem, za platný pro řízení vozidla na svém území, jestliže vozidlo patří do kategorií, zahrnutých v řidičském průkazu, za předpokladu, že průkaz je dosud platný, a že byl vydán jinou smluvní stranou nebo jejím samosprávným územním celkem, nebo sdružením náležitě oprávněným touto smluvní stranou nebo jejím samosprávným územním celkem;

b) Řidičské průkazy vydané smluvní stranou musí být uznány na území jiné smluvní strany do doby, než se stane místem obvyklého bydliště svého držitele;

c) Opatření tohoto odstavce se nevztahují na řidičské průkazy žáků autoškol.

3. Domácí legislativa může omezit trvání doby platnosti národních řidičských průkazů. Doba platnosti mezinárodního řidičského průkazu nesmí být delší než tři roky od data jeho vydání, nebo stejná s datem ukončení platnosti domácího řidičského průkazu, přičemž se použije dřívější z obou termínů.

4. Bez ohledu na opatření odstavců 1 a 2:

a) V případech, kdy je platnost řidičského průkazu podmíněna zvláštní doložkou o podmínce, že držitel řidičského průkazu musí nosit určitá zařízení, nebo že vozidlo musí být určitým způsobem vybaveno kvůli invaliditě řidiče, nebude řidičský průkaz pokládán za platný, pokud tyto podmínky nejsou splněny;

b) Smluvní strany mohou odmítnout uznat na svých územích platnost řidičských průkazů osob, které nedovršily osmnáct let věku;

c) Smluvní strany mohou odmítnout uznat na svých územích platnost řidičských průkazů k řízení motorových vozidel nebo souprav vozidel kategorií C, D a E, o kterých pojednávají přílohy 6 a 7 této Konvence držené osobami, které nedovršily dvacet jeden rok věku;

5. Mezinárodní řidičský průkaz může být vydán pouze držiteli národního řidičského průkazu, který byl vydán při dodržení minimálních podmínek uvedených v této Konvenci. Mezinárodní řidičský průkaz může být vydán pouze smluvní stranou, na jejímž území má jeho držitel normální bydliště, a která vydala národní řidičský průkaz nebo uznala řidičský průkaz vydaný jinou smluvní stranou; tento řidičský průkaz nebude platný na jejím území.

6. Opatření tohoto článku nevyžadují na smluvních stranách:

a) Aby uznaly platnost národních řidičských průkazů vydaných na území jiné smluvní strany osobám, které měly v době vydání tohoto řidičského průkazu obvyklé bydliště na jejich území, nebo jejichž obvyklé bydliště bylo od doby vydání přesunuto na jejich území;

b) Aby uznaly platnost národních řidičských průkazů vydaných řidičům, jejichž obvyklé bydliště v době vydání tohoto řidičského průkazu nebylo na území, na němž byl průkaz vydán, nebo které od doby jeho vydání přeložily svá obvyklá bydliště na jiné území.

ČLÁNEK 42

Pozastavení platnosti řidičských průkazů

1. Smluvní strany nebo jejich samosprávné územní celky mohou řidiči odejmout (pozastavit) právo používat svůj národní nebo mezinárodní řidičský průkaz na jejich území, jestliže se na těchto územích dopustí takového porušení předpisů, které, v souladu s příslušnou legislativou, má za následek pozastavení jeho řidičského průkazu. V takových případech, smluvní strana nebo samosprávný územní celek, která právo používat řidičský průkaz pozastavuje, může:

a) Odejmout a zadržet řidičský průkaz až do konce doby, na kterou bylo právo používat řidičský průkaz pozastaveno, nebo do doby, kdy jeho držitel opustí její území, přičemž se použije dřívější z obou termínů;

b) Upozornit na odejmutí práva používat řidičský průkaz orgán, který řidičský průkaz vydal nebo z jehož pověření byl vydán.

c) V případě mezinárodních řidičských průkazů, zapíše do k tomuto účelu určené kolonky poznámku, že řidičský průkaz ztratil na jejím území platnost;

d) Tam, kde nebyl použit postup podle opatření pododstavce a) tohoto odstavce, doplní sdělení, na které poukazuje pododstavec b) žádostí, aby orgán, který řidičský průkaz vydal nebo z jehož pověření byl vydán, uvědomil dotčenou osobu o rozhodnutí, které bylo vzhledem k němu učiněno.

2. Smluvní strany se musí snažit uvědomit dotčenou osobu o rozhodnutí, které jim bylo sděleno v souladu s postupem, uvedeným v odstavci 1 d) tohoto článku.

3. Nic, co tato Konvence obsahuje, není zamýšleno k omezení práva smluvních stran nebo jejich samosprávných územních celků, aby zakázaly řidiči, který je držitelem národního nebo mezinárodního řidičského průkazu, řídit, jestliže je zřejmé nebo doložené, že jeho stav je takový, že mu znemožňuje řídit bezpečně nebo jestliže mu právo k řízení bylo pozastaveno státem, v němž má obvyklé bydliště.

Příloha 6

NÁRODNÍ ŘIDIČSKÝ PRŮKAZ

(Nové znění přílohy platné od 29. března 2011, (viz Nový článek 43))

1. Národní řidičský průkaz musí mít formu dokumentu.

2. Průkaz musí být zhotoven z plastu nebo papíru. Pro řidičské průkazy zhotovené z plastu by měl být přednostně zvolen formát 54 x 86 mm. Barva by měla být růžová; tisk a volná místa pro údaje určí národní legislativa v souladu s opatřeními odstavců 6 a 7.

3. Na přední straně průkazu bude uveden titul „Řidičský průkaz“ v národním jazyce (nebo jazycích) země, která průkaz vydává, a rovněž název a rozlišovací znak země, která povolení vydala.

4. Řidičský průkaz musí obsahovat následující údaje, očíslované tak, jak je uvedeno níže.

1. Příjmení;
2. Křestní jméno, další jména;
3. Datum a místo narození;¹
- 4.(a) Datum vydání;
- 4.(b) Datum ukončení platnosti;
- 4.(c) Název nebo razítko orgánu, který průkaz vydal;
5. Číslo průkazu;
6. Fotografie držitele;
7. Podpis držitele průkazu;
9. Skupiny (podskupiny) vozidel, pro které je průkaz platný;
12. Doplňující informace nebo omezení pro každou skupinu (podskupinu) vozidel v podobě kódu.

5. Jestliže jsou podle domácí legislativy požadovány další údaje, musí být v řidičském průkazu uvedeny pod následujícími čísly:

- 4.(d) Identifikační číslo pro účely registrace, jiné než to, které je uvedeno pod číslem 5 odstavce 4;
8. Místo obvyklého bydliště;
10. Datum vydání pro každou skupinu (podskupinu) vozidel;
11. Datum ukončení platnosti pro každou skupinu (podskupinu) vozidel;
13. Informace pro účely registrace v případě změny v zemi obvyklého bydliště;
14. Informace pro účely registrace nebo jiné informace se vztahem k bezpečnosti silničního provozu.

6. Všechny údaje v řidičském průkazu musí být zapsány latinkou. Jestliže se použije jiný druh písma, musí být údaje přepsány též do latinské abecedy.

7. Informace uvedené pod čísly 1 – 7 v odstavcích 4 a 5 budou přednostně uvedeny na stejné straně průkazu. Prostorové uspořádání údajů uvedených pod čísly 8 – 14 odstavců 4 a 5 by mělo být stanoveno domácí legislativou. Domácí legislativa by měla rovněž vymezit na průkazu prostor pro zařazení elektronicky uchovávaných informací.

8. Skupiny, pro které mohou být průkazy vydány, jsou následující:

- A. Motocykly;
- B. Motorová vozidla, jiná než skupiny A, která mají nejvyšší přípustnou hmotnost nepřevyšující 3 500 kg a nemající více než osm sedadel kromě sedadla řidiče; nebo motorová vozidla skupiny B spojená s přívěsem o maximální přípustné hmotnosti nepřevyšující 750 kg; nebo motorová vozidla kategorie B spojená s přívěsem, jehož nejvyšší přípustná hmotnost převyšuje 750 kg, avšak nepřevyšuje pohotovostní hmotnost motorového vozidla, jestliže společná nejvyšší přípustná hmotnost takto spojených vozidel nepřevyšuje 3 500 kg;
- C. Motorová vozidla jiná než skupiny D, jejichž nejvyšší přípustná hmotnost převyšuje 3 500 kg nebo motorová vozidla skupiny C spojená s přívěsem o nejvyšší přípustné hmotnosti nepřevyšující 750 kg;
- D. Motorová vozidla používaná pro přepravu cestujících, která mají více než osm sedadel kromě sedadla řidiče; nebo motorová vozidla skupiny D spojená s přívěsem o nejvyšší přípustné hmotnosti nepřevyšující 750 kg;
- BE. Motorová vozidla skupiny B spojená s přívěsem, jehož nejvyšší přípustná hmotnost převyšuje 750 kg a převyšuje pohotovostní hmotnost motorového vozidla; nebo motorová vozidla

¹ Místo narození může být nahrazeno jinými údaji, které určí národní legislativa

skupiny B spojená s přívěsem, jehož nejvyšší přípustná hmotnost převyšuje 750 kg, jestliže společná nejvyšší přípustná hmotnost takto spojených vozidel převyšuje 3 500 kg;

CE. Motorová vozidla skupiny C spojená s přívěsem, jehož nejvyšší přípustná hmotnost převyšuje 750 kg;

DE. Motorová vozidla skupiny D spojená s přívěsem, jehož nejvyšší přípustná hmotnost převyšuje 750 kg;

9. Do skupin A, B, C, CE, D a DE může domácí legislativa zařadit následující podskupiny vozidel, pro něž může platit řidičský průkaz:

A1. Motocykly, jejichž objem válce nepřevyšuje 125 cm³ a výkon nepřevyšuje 11 kW (lehké motocykly);

B1. Motorové tříkolky a čtyřkolky;

C1. Motorová vozidla s výjimkou vozidel skupiny D, jejichž nejvyšší přípustná hmotnost převyšuje 3 500 kg, ale nepřevyšuje 7 500 kg; nebo motorová vozidla podskupiny C1 spojená s přívěsem, jehož nejvyšší přípustná hmotnost nepřevyšuje 750 kg;

D1. Motorová vozidla používaná pro přepravu cestujících, která mají více než osm sedadel kromě sedadla řidiče, avšak ne více než 16 sedadel kromě sedadla řidiče; nebo motorová vozidla podskupiny D1 spojená s přívěsem, jehož nejvyšší přípustná hmotnost nepřevyšuje 750 kg;

C1E. Motorová vozidla podskupiny C1 spojená s přívěsem, jehož nejvyšší přípustná hmotnost převyšuje 750 kg, ale nepřevyšuje pohotovostní hmotnost motorového vozidla, jestliže společná nejvyšší přípustná hmotnost takto spojených vozidel nepřevyšuje 12 000 kg;

D1E. Motorová vozidla podskupiny D1 spojená s přívěsem, který se nepoužívá pro přepravu osob, a jehož nejvyšší přípustná hmotnost převyšuje 750 kg, ale nepřevyšuje pohotovostní hmotnost motorového vozidla, jestliže společná nejvyšší přípustná hmotnost takto spojených vozidel nepřevyšuje 12 000 kg.

10. Národní legislativa může zavést další skupiny nebo podskupiny vozidel, jiné než výše uvedené. Označení takovýchto skupin nebo podskupin by se nemělo podobat symbolům, které používá k označení skupin nebo podskupin vozidel tato Konvence; měl by být použit i jiný typ tisku.

11. Skupiny (podskupiny) vozidel, pro něž řidičský průkaz platí, by měly být znázorněny piktogramy uvedenými v následující tabulce.

Pozn.: z grafických důvodů zde tabulka není, piktogramy odpovídají českému ŘP

ČLÁNEK 43

Přechodná ustanovení

1. Smluvní strany zahájí vydávání národních řidičských průkazů podle nových opatření přílohy 6 nejpozději do pěti let po nabytí jejich platnosti. Národní řidičské průkazy vydané v souladu s předchozími opatřeními článku 41, článku 43 a přílohy 6 této Konvence před uplynutím uvedené doby, budou uznávány po dobu své platnosti.

2. Smluvní strany zahájí vydávání mezinárodních řidičských průkazů podle nových opatření přílohy 7 nejpozději do pěti let po nabytí jejich platnosti. Mezinárodní řidičské průkazy vydané v souladu s předchozími opatřeními článku 41, článku 43 a přílohy 7 této Konvence před uplynutím uvedené doby, budou platné podle podmínek stanovených odstavcem 3 článku 41.

Projekt TWIST

Návrh nové koncepce přípravy řidičů, jejich přezkušování a zásad sankčně motivačního prostředí

Zpracoval: řešitelský kolektiv AZIN CZ s. r. o.

Svodný řešitel projektu: Bc. Roman Budský

Nositel projektu: Ing. Petr Kohout

Přes dílčí zlepšení není situace v oblasti bezpečnosti silničního provozu v naší zemi ve srovnání s většinou ostatních států EU nijak optimistická. Statistiky denně neúprosně informují o neúnosné situaci na českých pozemních komunikacích. Řidiči jsou nezdělaně nedostatečně připraveni pro každodenní provoz, jejich kázeň je nezdělaně katastrofální a mnozí nerespektují ani základní principy vzájemné ohleduplnosti a slušnosti. Toto se bohužel týká čím dál častěji také řidičů - profesionálů. Vše

začíná již při přípravě v autoškolách, kde výuka a výcvik probíhají často formálně. Současný systém závěrečných zkoušek je nedostatečně motivující a v konečném důsledku mnohdy také pouze formální.

Ti, kteří vlastní příslušné řidičské oprávnění a současně patří ke skupině lidí nerespektujících ani základní principy slušnosti a ohleduplnosti, nejsou často za své protiprávní chování účinně postihováni, což nezdědka vyplývá z neexistence komplexního a současně smysluplného sankčního systému.

S výše uvedenými problémy se ve větší či menší míře potýkají či alespoň donedávna potýkaly všechny státy EU. Jediným schůdným řešením se vždy ukázal celostní přístup k uvedené problematice, tj. současné ošetření systému výuky a výcviku nových řidičů a periodického školení vybraných kategorií řidičů, společně se systémem všeobecné prevence doprovázené sankčně motivační soustavou.

Řešení výše uvedené problematiky byl věnován projekt „Stabilní komplexní systém výcviku řidičů a motivátory pro dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích“, který v letech 2005 – 2007 proběhl pod záštitou Ministerstva dopravy České republiky a který byl veřejnosti znám spíše pod názvem Projekt TWIST (tedy Transport with Sense and Tact).

Hlavními očekávanými přínosy našeho projektu by mělo být především výrazné zvýšení reálné připravenosti absolventů autoškol pro praktický provoz, dále pak stanovením rozumného systému zkoušek dosažení vysokého stupně připravenosti žadatelů o řidičské oprávnění již při prvním termínu zkoušek a zvýšení vnímané autority zkoušek, s omezením nesmyslného přetěžování zkušební organizace, vytvoření systému, významně snižujícího možnost vzniku korupčního prostředí (žák versus autoškola či komisař, řidič z povolání nebo dopravce versus školitel či přezkušující v systému periodického školení řidičů), vznik a zavedení systému vstupního vzdělávání adeptů na povolání řidiče po absolvování autoškoly, snížení nehodovosti řidičů z povolání a současně zajištění jejich skutečné profesionality,

Obecné snížení nehodovosti, především s těžkými následky – počet těžce zraněných a usmrcených by mohl klesnout až o polovinu do roku 2010... v neposlední řadě pak i významná redukce vzájemné hrubosti a bezohlednosti na pozemních komunikacích.

Při řešení příslušných odborných okruhů jsme se pochopitelně detailně seznámili s řadou relevantních výzkumných prací, jež byly v rámci EU provedeny za posledních 10 let, současně jsme se poměrně detailně seznámili s aktuálním děním v jednotlivých evropských zemích v oblastech přípravy řidičů a provádění jejich závěrečných zkoušek, přípravy mládeže v oblasti bezpečnosti silničního provozu a dále pak s podstatou sankčně motivačních systémů v zemích EU15. Při studiu uvedených přehledů a konzultaci poznatků se zástupci odborné veřejnosti jsme došli k poměrně očekávatelnému závěru, že totiž v České republice neexistuje žádný ucelený přehled aktuálního dění v posledně jmenovaných oblastech, přestože je o něj dlouhodobě zájem. Kromě závěrečné zprávy projektu vznikla tedy ještě jedna publikace, která by mohla být vítaným pomocníkem zájemců, kteří se chtějí podrobněji seznámit se základními fakty stran přípravy řidičů, provádění jejich závěrečných zkoušek a přípravy mládeže v oblasti bezpečnosti silničního provozu v Evropě a dále pak alespoň zběžně nahlédnout na sankčně motivační systémy zemí EU15, tedy zemí s dlouhodobě příznivými ukazateli dopravní nehodovosti (tedy alespoň ve srovnání s ČR).

Kolektiv autorů

ÚVOD

Přes veškeré dlouhodobé snahy centrálních orgánů České republiky zůstává (ve srovnání se státy EU15) úroveň nehodovosti a jejích následků na životech a zdraví na českých silnicích nepřiměřeně vysoká. Vysoké jsou ovšem i hmotné škody - např. v roce 2004 přesahovaly celkové hmotné následky dopravních nehod 52 miliardy Kč.

Výzkumná práce s názvem „Stabilní komplexní systém výcviku řidičů a motivátory pro dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích“ (v zahraničí prezentovaná pod názvem Project Twist, tj. Transport with Sense and Tact) probíhající pod záštitou Ministerstva dopravy České republiky, a to v letech 2005 – 2007, si stanovila za cíl vytvořit zcela nový, dlouhodobě stabilní rámec zásad, na kterých bude postavena příprava budoucích řidičů a doškolení stanovených kategorií řidičů-profesionálů, a to v kontextu se zásadně novým ekonomicko – společenským prostředím panujícím po

roce 1989. Za účelem dosažení co nejobektivnějších a nejmodernějších výsledků byla analyzována situace v oblasti výuky a výcviku řidičů v kontextu s existujícími sankčními systémy a systémy všeobecné prevence v jednotlivých zemích EU25, současně byla získaná data konfrontována s příslušnými výsledky dopravní nehodovosti ve vybraných zemích Evropské unie.

Hlavním výstupem je návrh celostního vzdělávacího systému řidičů v České republice, a to v souladu s moderními trendy v nejvyspělejších zemích EU, vedlejším produktem jsou doposud neexistující podrobné přehledy o způsobu přípravy řidičů v jednotlivých státech EU včetně provádění jejich závěrečných zkoušek, doškolování určených kategorií řidičů-profesionálů a v neposlední řadě přehledy sankčně motivačních systémů a systémů provádění státní správy ve vybraných zemích Evropské unie (EU15). Dalším vedlejším produktem je definování významných souvislostí mezi jednotlivými vzdělávacími, sankčními a všeobecně preventivními systémy na straně jedné a podrobnými statistikami nehodovosti na straně druhé (v EU dosud neanalyzováno).

Jak bylo výše konstatováno, dopravní nehodovost vč. následků především na zdraví a životech na silnicích ČR je ve srovnání s vyspělými zeměmi EU a OECD, a to především v poměru počet postižených osob/počet obyvatel a počet postižených osob/počet najetých vozokilometrů, stále neúměrně vysoká. Cílem našeho projektu bylo navrhnout stabilní a efektivní systém přípravy řidičů a periodického doškolování některých jejich skupin v kontextu s funkčním sankčně motivačním prostředím a v neposlední řadě se všeobecně preventivními opatřeními zaměřenými především na děti a mládež do 18 let.

Podstata projektu

Na bezpečnost silničního provozu mají zásadně vliv tři faktory:

- pozemní komunikace,
- technické parametry a aktuální technický stav vozidla,
- konečně pak účastník silničního provozu, typicky řidič motorového vozidla.

Podíl jednotlivých faktorů na relativní míře zavinění dopravních nehod dlouhodobě činí 0,3 % v neprospěch stavu pozemní komunikace, 0,7 % z důvodu špatného technického stavu vozidla, ovšem cca 92 - 93 % z důvodu viny řidiče motorového vozidla (zbývající procenta si společně rozebírají řidiči nemotorových vozidel, chodci a jiní účastníci, lesní zvěř a domácí zvířata, příp. nedefinovaní viníci). Je zřejmé, že dominantní roli hrají řidiči motorových vozidel, jim je také po zásluze věnována náplň našeho projektu.

Od 1. července 2006 nabyly účinnost právní normy, jež se v samém počátku nepochybně projeví objektivně doložitelnými pozitivními výsledky. Od začátku roku 2007 však musíme konstatovat průkazné zhoršování dosažených výsledků, jednou z příčin uvedeného neutěšeného vývoje je absence skutečně celostního přístupu k řešení problematice. Je třeba brát v úvahu, že na příznivém vývoji nehodovosti se obecně podílí více faktorů než legalizovaná represivní opatření – obecně vzato se jedná o otázky

- a) **všeobecně preventivních opatření** zaměřených na děti a mládež, dospělou populaci a některé specifické skupiny obyvatelstva (např. tělesně postižené) – tedy principiálně celou populaci bez ohledu na vlastnění řidičského oprávnění,
- b) problematiku **cílené a legislativou vyžadované přípravy nejrizikovějších skupin účastníků silničního provozu** (řidiči motorových vozidel, řidiči vybraných skupin motorových vozidel – tzv. řidiči z povolání),
- c) konečně pak ucelený **sankčně motivační systém** působící na všechny účastníky silničního provozu (ve smyslu co a jak je třeba dodržovat, kdo sleduje a reálně vyhodnocuje dodržování stanovených povinností, kdo a jak sankcionuje delikty, kdo vymáhá stanovené sankce).

Příznivý vývoj v oblasti dopravní nehodovosti a jejích následků je tedy záležitostí a vzájemnou kombinací výše uvedených tří základních faktorů. Cílem našeho projektu bylo nalezení typických vzájemných vztahů a příslušných vah důležitosti, metodou bylo

- v první fázi vyhodnocení dopravní nehodovosti v jednotlivých zemích EU (s akcentem na země s nejlepšími objektivními výsledky),
- následně analýza podstaty (kvalitativní a kvantitativní souvztažnost tří výše zmiňovaných základních prvků uvedených pod body a - c),

- porozumění, v čem spočívá úspěšnost zemí s dlouhodobě příznivou bilancí dopravní nehodovosti (**benchmarking**),
- seznámení se se závěry příslušných evropských projektů.

Dominantně jsme se zabývali vztahy mezi úrovní přípravy a periodického doškolení řidičů, aktuálně panujícím sankčně motivačním prostředím a jako objektivní etalon vzájemného porovnání situace v jednotlivých zemích nám posloužila statistika dopravní nehodovosti.

Po vyhodnocení výše uvedených dat a provedení benchmarkingu bylo cílem navrhnout

- zásady dlouhodobě stabilního a efektivního systému přípravy nových řidičů,
- zásady provádění speciální profesní přípravy některých kategorií řidičů vč. jejich povinného periodického doškolení,
- systém provádění závěrečných zkoušek,
- návrh institutu tzv. řidičského průkazu na zkoušku,
- návrh zásad příslušného sankčně motivačního systému.

Při vypracovávání výše uvedených návrhů bylo striktně přihlíženo k našim národním tradicím i specifikům (**brainstorming**).

Stanovení hlavních motivátorů žáků autoškol v ČR

Jelikož jsme se dominantně zabývali stanovením základních zásad, na kterých by měly do budoucna stát příprava nových řidičů a systém provádění jejich závěrečných zkoušek, v samém počátku projektu jsme provedli systémovou analýzu vzájemných souvztažností důležitých prvků.

Provedením průzkumu mezi zájemci o absolvování příslušného kurzu, jaké hlavní atributy musí tento mít, lze dlouhodobě dojít k závěru, že hlavní roli hrají nízká cena, délka (tedy čím kratší tím lepší) a nejednou pak i náročnost daná mj. předpokládaným místem konání závěrečné praktické zkoušky. Jak vidno, v odpovědích není ani stopy po požadavku, aby byl poskytnut především takový výcvik, jenž povede k získání relevantních kompetencí nového řidiče, tedy především beznehodová (pokud možno celoživotní) kariéra.

Základní postuláty

1. Každá moderní společnost má zájem na minimalizaci dopravní nehodovosti a jejích následků. Řízení motorového vozidla je činnost, ke které je třeba mít jisté minimální kompetence, v opačném případě je jedinec řídící vozidlo jistým společenským nebezpečím, tedy zdrojem dopravní nehodovosti s příslušnými následky. Dlouhodobě nejosvědčenějším, objektivním, a tedy dominantním a centrálním prvkem v celém vyspělém světě je **zkouška řidiče**, která je **vykonávána představitelem veřejné** (a současně typicky státní) **správy**, a to především z důvodu zajištění žádoucí náročnosti a objektivitu při přezkušování stanovených minimálních kompetencí, které má budoucí řidič mít, s vyloučením případných nežádoucích tržních vlivů.

2. Na úroveň zkoušky bude bezesporu mít vliv kvalita předcházející přípravy, současně lze na základě empirických zkušeností konstatovat, že náročná a odborně fundovaná zkouška ve společenském prostředí s nízkou mírou korupce se jeví činitelem, který „táhne“ úroveň přípravy k žádoucí kvalitě, neboť v opačném případě nelze pomýšlet na žádoucí úspěch. Ve světě není jednotný přístup ke konkrétní metodice přípravy budoucích řidičů, setkáváme se s modely, kdy se adept připravuje zcela dle svého uvážení, bez stanovení závazné kvalitativní (co se učit) a kvantitativní (kolik se toho učit) náplně (USA, Austrálie, Velká Británie, Nizozemsko, volnější režim mají rovněž Švédsko, Finsko, Norsko, Lucembursko), na druhou stranu existují modely, kdy je vše exaktně a závazně upraveno (typicky postsocialistické státy, a to včetně ČR).

3. S jistou mírou pravděpodobnosti zkouškou úspěšně projde určité procento jedinců bez odpovídajících schopností a dovedností, případně osobnostních vlastností. Musí být tedy zajištěn permanentní monitorovací a vyhodnocovací systém, který včas odhalí, příslušně motivuje či v krajním případě dočasně či trvale eliminuje jedince s neadekvátním jednáním – **tedy sankčně motivační prostředí:**

kvalifikovaný dohled nad dodržováním stanovených pravidel v reálném silničním provozu – detekce deliktu – vyhodnocení stupně závažnosti – řešení deliktu – stanovení sankcí (vč. případné dočasné či trvalé eliminace z obce řidičů motorových vozidel) – vymožení sankcí.

Povědomí o nastavených parametrech sankčně motivačního prostředí je dalším významným motivátorem při volbě úrovně přípravy budoucího řidiče.

4. Příprava na státem požadovanou řidičskou zkoušku patří mezi činnosti, jež se a priori netěší oblibě veřejnosti, jedinec, který uvažuje o absolvování zkoušky, bude pragmaticky omezovat svou aktivitu na nutné minimum – tím pak bude

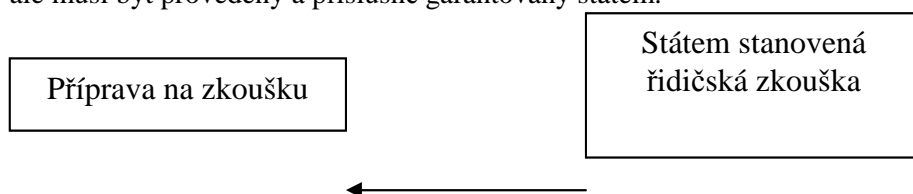
- náročnost zkoušky,
- aktuálně existující sankčně motivační systém.

Lze tedy shrnout, že řidičské oprávnění lze typicky získat pouze na základě stanovené státem provedené zkoušky, adept se na ni musí příslušně připravit, řidičské oprávnění lze považovat za státem vynucenou kvalifikaci, k přípravě na zkoušku typický jedinec nemá v zásadě pozitivní emocionální vztah, snahou je přípravu omezit na nutné minimum.

Zkouška nového řidiče je prvotním filtrem, který má zamezit, aby se do role řidiče motorového vozidla dostal jedinec bez příslušných osobnostních a zvláště pak odborných kompetencí. Základem však je existence smysluplného a funkčního sankčně motivačního systému, který včas (tedy před způsobením dopravní nehody) identifikuje rizikové jedince, účinně zapůsobí na jejich nápravu, v krajním případě zamezí jejich řízení motorového vozidla.

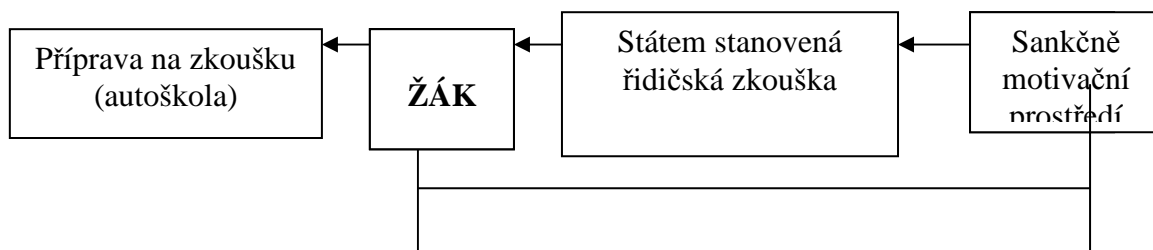
Smyslem našeho projektu je mj. nalezení nejdůležitějších faktorů působících na budoucí či stávající řidiče a nalezení důležitých souvztažností mezi nimi.

Centrální polohu v přípravě budoucího řidiče má příslušně náročná a objektivní řidičská zkouška, jež je jakýmsi filtrem proti nežádoucímu proniknutí jedinců neadekvátně připravených k řízení motorového vozidla a je současně jakýmsi etalonem, jak má vypadat příprava k ní, tedy co by měl optimálně budoucí řidič ovládat. S ohledem na to, že příprava a vlastní absolutorium zkoušky nepatří mezi občany vyhledávané a oblíbené činnosti, nelze ponechat organizaci a provádění zkoušek v rukou trhu, ale musí být provedeny a příslušně garantovány státem.



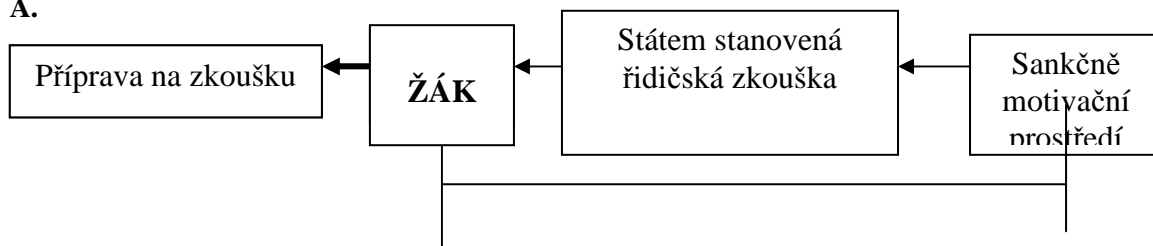
Dále pak – řidičskou zkouškou může úspěšně „proklouznout“ jisté procento jedinců, kteří nemají příslušné odborné kompetence a nejednou žádoucí osobnostní vlastnosti. Tedy **permanentní monitorovací a vyhodnocovací systém**, který včas odhalí, příslušně motivuje či v krajním případě dočasně či trvale eliminuje jedince s neadekvátním jednáním (sankčně motivační prostředí) **hraje nezastupitelnou roli**, dá se říci, že právě tento prvek **je hlavním motivátorem k adekvátní přípravě budoucího řidiče na jeho roli**, neboť nemít příslušné odborné kompetence a osobnostní vlastnosti se ve vyspělé společnosti prokazatelně nevyplácí.

Existence a kvalita reálně existujícího sankčně motivačního prostředí je současně jakýmsi signálem pro adepty na řidičské oprávnění, jak vést přípravu, tedy smyslem ideální přípravy nebude absolutorium zkoušky za jakoukoliv cenu (byť i s vědomím nedostatečné přípravy k reálnému provozu), ale získání schopností řídit vozidlo bez páčání deliktů, neboť tyto budou v reálném čase odhaleny, řešeny a vyřešeny. Zkouška pak vlastně dává adeptu signál, zda je příslušně připraven k samostatnému řízení motorového vozidla, její úspěšné absolutorium není konečným cílem, jen ověřením reálných šancí pohybovat se v provozu bez deliktů, tedy bez nežádoucích následků především pro sebe sama. Konečným cílem je tedy schopnost trvale vykonávat činnost řidiče motorového vozidla bez páčání deliktů.



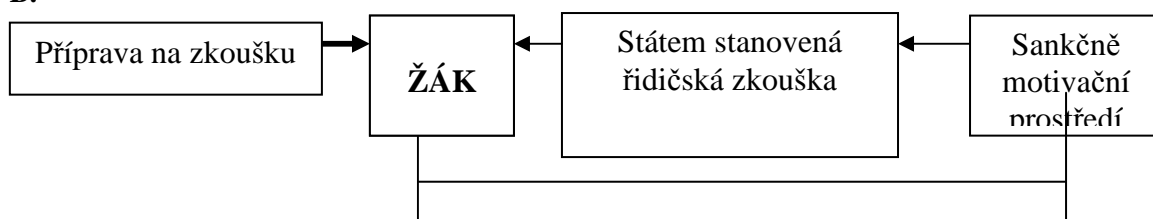
Uvedené schéma nám pomůže rozebrat možné teoretické kombinace, jež se mohou vyskytnout ve vztahu žák vs. sankčně motivační prostředí, řídičská zkouška, příprava na zkoušku.

A.



Náročné a objektivní sankčně motivační prostředí tlačí na vysokou náročnost závěrečných zkoušek, té si je vědom připravující se žák, současně pak si je vědom, že bude pod neustálým dohledem a případným tlakem sankčního prostředí – jedinec připravující se na zkoušku pragmaticky volí adekvátně náročnou přípravu, vyvíjí tlak na příslušnou kvalitativní úroveň poskytovatele výcviku (má tak aktivní roli při výběru úrovně poskytovatele služby, současně i spoluzodpovědnost za vlastní přípravu). Toto je typické pro vyspělé země EU, USA, Kanadu, Austrálii. Např. ve Velké Británii či v Nizozemsku není stanoven minimálně požadovaný počet hodin teoretické a praktické přípravy, přesto však průměrný adept na řídičské oprávnění (dále „ŘO“) sk. B před zkouškou absolvuje průměrně 40 lekcí jízdy, samozřejmě jsou velmi příznivé ukazatele nehodovosti (v ČR je zákonem předepsáno 28 lekcí, po jejich absolvování žák trvá na předvedení ke zkoušce bez ohledu na dosažené znalosti a dovednosti). Nežadatelnou výhodou je, že připravující se adept na ŘO vykonává permanentní kontrolu úrovně poskytované přípravy, což umožňuje významně zredukovat kontrolní činnost ze strany státu (která z principu může být pouze náhodná, nárazová, nejdoucí do příslušné hloubky).

B.



Náročné a objektivní sankčně motivační prostředí tlačí na vysokou náročnost závěrečných zkoušek, té si je vědom připravující se žák, současně pak si je vědom, že bude pod neustálým dohledem a případným tlakem sankčního prostředí – **na rozdíl od předchozího případu však je připravující se žák vystaven tlaku i ze strany poskytovatele výcviku** (typicky autoškoly). V prostředí tržní ekonomiky lze těžko předpokládat vyvíjení tlaku ze strany autoškoly, neboť ta by tímto zvyšovala své náklady, a tím oslabovala pozici na trhu (autoškola poskytne jen a právě to, co zákazník požaduje, ostatní nepožadované a nezdělané produkty nebudou zákazníkem finančně ohodnoceny – viz postulát č. 4). Žák v uvedeném modelu ztrácí jakoukoliv aktivní roli při výběru kvality služby, je ze všech stran tláčen k požadované úrovni. Systém bývá vysoce efektivní, na druhou stranu postavení žáka je vysoce pasivní.

V rámci tržní ekonomiky se s uvedeným modelem nesetkáme, nicméně pro nás jako obyvatele země s bývalou příkazovou ekonomikou není uvedené řešení neznámé – takto je možno schématicky zobrazit vzájemné vazby mezi základními prvky definujícími úroveň přípravy žáka v bývalém Československu od 50. let do roku 1989.

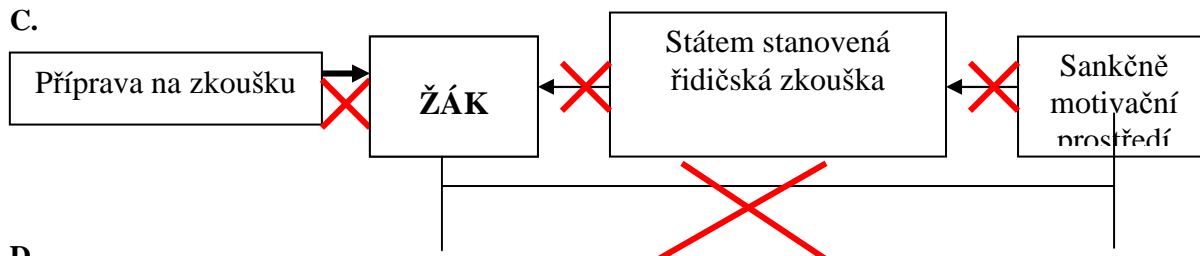
Je třeba současně konstatovat, že bývalé Československo mělo postaven od první poloviny 60. let minulého století systém vzdělávání nových řidičů na moderních základech, k tomu přistoupil na samém začátku 70. let ve světě ojedinělý systém vzdělávání některých kategorií řidičů (typicky řidičů nákladních automobilů, autobusů a dále pak osobních vozidel, pokud bylo řízení motorového vozidla hlavním předmětem pracovní náplně pracovníka). Celý systém stál na monopolním postavení Svazarmu - poskytovatele výcviku. V zásadě adept na ŘO musel projít vícefázovou přípravou, než mu bylo umožněno zúčastnit se závěrečné zkoušky. Pravidla hry fakticky stanovil Svazarm, s ohledem na jeho monopolní postavení neměl uchazeč jinou možnost, než pravidla přijmout. Zkouška bývala poměrně náročná, korupční prostředí ve srovnání s dnešní dobou znatelně menší, sankčně motivační systém byl postaven poměrně vysoko.

Systém byl na svou dobu moderní, stál na široce akceptovaných názorech na to, jak má být příprava organizována, a to zcela bez jakýchkoliv tzv. „tržních“ vlivů. Výsledkem byly velmi příznivé ukazatele dopravní nehodovosti. **Celý současný systém přípravy nových řidičů a doškolení některých kategorií profesionálních řidičů bohužel stojí na uvedených základech (a současně premisách) nerespektuje zcela nové společenské prostředí – jeho efektivita je logicky nevyhovující** (viz bod C.).

Žák byl v pasivní roli, k příslušné úrovni přípravy byl nekompromisně tlačěn ze všech směrů, míra jeho aktivity byla nízká. Ačkoliv výsledkem byla slušná úroveň připravenosti k reálnému provozu, vědomá motivace a reálná schopnost vyhledávat poskytovatele a způsoby kvalitní přípravy byly značně oslabeny, ne-li nulové.

Důsledkem pominutí tlaků ze strany poskytovatele výcviku (příprava na zkoušku), v horším případě doplněných snížením úrovně závěrečných zkoušek a sankčně motivačního prostředí, bude zákonitě velmi slabá úroveň nových řidičů se všemi doprovodnými jevy. Kromě toho poklesne kázeň na silnicích všeobecně, i celá řada jedinců s dlouhodobou řidičskou praxí bude náchylnější páchat delikty, čímž se zvýší pravděpodobnost jejich účasti na dopravní nehodě. Uvedená situace je typická pro všechny postsocialistické země a dále pro některé další země EU (Kypr, Řecko) – viz bod C.

C.



D.

Pro úplnost zmiňujeme další možné kombinační varianty - žák trvá na vysoké náročnosti zkoušky, žák – budoucí řidič trvá na vysoké úrovni jemu udělovaných trestů, dále pak zkoušející orgán je s to reálně vyvolat vyšší náročnost sankčního prostředí - nicméně již z jejich pouhého výčtu vyplývá, že nejde o varianty z tohoto světa.

Závěr

Systém vzdělávání řidičů v ČR je třeba postavit na zcela nových základech, přičemž je třeba opustit teoretický model, na němž stálo autoškolství do roku 1989. Nejeefektivnější se jeví přístup, kdy základem je náročná závěrečná zkouška v žádoucím rozsahu v prostředí s nízkou úrovní potenciální korupce (aktivně stimuluje žáka k dosažení objektivně potřebných kompetencí), na její úroveň působí adekvátně nastavený a současně reálně existující sankčně motivační systém, který je současně dalším silným motivátorem žáka při jeho přípravě na závěrečnou zkoušku. Žák pak v konečném důsledku volí přiměřeně náročnou přípravu (a samozřejmě přiměřeně kvalitního poskytovatele uvedené přípravy), přičemž kromě neoddiskutovatelného zvýšení kompetencí nových řidičů bude možno výrazně snížit byrokratickou přítomnost státu ve fázi přípravy na závěrečnou zkoušku (neefektivní kontroly apod.).

Odpovědnost za fixaci a rozložení nákladu na kamionu

JUDr. Jan Kněžínek, Zdroj: Verlag Dashöfer

Dotaz:

Kdo je zodpovědný za fixaci a rozložení nákladu na kamionu podle EN 12642 XL? Odesílatel nebo dopravce?

Odpověď:

Obecně je třeba konstatovat, že posouzení odpovědnosti konkrétní osoby za nesprávné uložení nákladu představuje poměrně složitou právní otázku, která může vykazovat řadu specifických aspektů podle konkrétních okolností daného případu.

Z pohledu zákona o silničním provozu (ZoSP) platí obecná povinnost, podle které při přepravě nákladu nesmí být překročena maximální přípustná hmotnost vozidla a maximální přípustná hmotnost na nápravu vozidla. Náklad musí být na vozidle umístěn a upevněn tak, aby byla zajištěna stabilita a ovladatelnost vozidla a aby neohrožoval bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, neznečišťoval nebo nepoškozoval pozemní komunikaci, nezpůsoboval nadměrný hluk, neznečišťoval ovzduší a nezakrýval stanovené osvětlení, odrazky a registrační značku, rozpoznávací značku státu a vyznačení nejvyšší povolené rychlosti (§ 52 odst. 2 ZoSP). Zákon nevyžaduje, aby upevnění a zajištění nákladu odpovídalo nějaké konkrétní technické normě, tedy ani normě EN 12642 XL. Z pohledu ZoSP je důležité, aby náklad byl uložen tak, aby i při nenadálých dopravních situacích byla zajištěna ochrana vyjmenovaných zákonem chráněných hodnot. Svou roli jistě bude hrát i to, nakolik je konkrétní vozidlo, v němž je náklad přepravován, k jeho zajištění specificky uzpůsobeno či vybaveno.

Ačkoliv zde výslovně není stanoveno, kdo za splnění této odpovědnosti odpovídá, je třeba vyjít z jiných ustanovení ZoSP. Potom je zřejmé, že příslušná povinnost platí jednak pro řidiče, jednak i pro provozovatele vozidla. Řidič nesmí použít v provozu na pozemních komunikacích vozidlo, které nespĺňuje technické podmínky stanovené zvláštním předpisem [§ 5 odst. 1 písm. a) ZoSP]. Zvláštními předpisy stanovícími technické podmínky jsou zákon č. 56/2001 Sb., resp. vyhláška č. 341/2002 Sb., v platném znění. Podobně pro provozovatele vozidla platí, že nesmí přikázat ani dovolit, aby bylo v provozu na pozemních komunikacích užito vozidlo, které nespĺňuje stanovené podmínky [§ 10 odst. 1 písm. a) ZoSP].

Případný postih řidiče, resp. provozovatele, je pak věcí dalšího dokazování. Odkázat zde lze na relevantní judikaturu.

Pokud jde o odpovědnost řidiče, konstatoval Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku ze dne 7. 8. 2008, č.j. 1 As 56/2008-66, www.nssoud.cz, následující: „Řidič nákladního vozidla, který vzhledem ke všem okolnostem daného případu a svým osobním zkušenostem mohl a měl vědět, že vozidlo zatížené převážným nákladem překračuje největší povolené hmotnosti silničních vozidel a jejich rozdělení na nápravy podle § 15 vyhlášky č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, se dopustí z nevědomé nedbalosti přestupku dle § 42a odst. 4 písm. c) zákona o pozemních komunikacích.“

Ve vztahu k odpovědnosti provozovatele za správní delikt podle § 125 ZoSP judikoval Nejvyšší správní soud svým rozsudkem ze dne 22. 3. 2008, č.j. 4 As 28/2006-65, č. 1658/2008 Sb. NSS, www.nssoud.cz, následující: „Objektivní odpovědnost právnické osoby za správní delikt neznamená, že není nutné prokazovat splnění zákonných znaků skutkové podstaty správního deliktu. Je-li znakem skutkové podstaty objektivní stránka deliktu spočívající v „přikázání“ nebo „dovolení“ zákonem sankcionovaného jednání (zde: přikázání nebo dovolení použití vozidla v provozu na pozemních komunikacích, které nespĺňuje podmínky stanovené zvláštním právním předpisem), je třeba k uznání odpovědnosti za správní delikt takové jednání prokázat.“

Pokud by navíc v důsledku nesprávného uložení nákladu došlo ke vzniku škody, pak lze dovozovat i odpovědnost konkrétní osoby, která nákladku prováděla, a to přinejmenším z ust. § 415 občanského zákoníku („Každý je povinen počínat si tak, aby nedocházelo ke škodám na zdraví, na majetku, na přírodě a životním prostředí.“). Podle intenzity způsobené škody by bylo možné dovozovat u této osoby dokonce i trestní odpovědnost, např. za trestný čin ublížení na zdraví z nedbalosti.

Zpracoval: JUDr. Jan Kněžínek

Ministerstvo průmyslu a obchodu v rámci programu snižování administrativní zátěže podnikatelů ve spolupráci s Asociací autoškol ČR navrhlo, aby byly prodlouženy intervaly technických prohlídek u osobních automobilů a motocyklů.

V srpnu proběhlo na MD jednání a náměstkovi Tomanovi byl předán tento dopis:

Ministerstvo dopravy ČR
náměstek ministra Ing. Ivo Toman, MBA
nábř. Ludvíka Svobody 12
110 00 Praha 1

Praha 9.8.2011

Vážený pane náměstkovi,

Asociace autoškol ČR se svým členstvím se Sdružení podnikatelů a živnostníků aktivně podílí na návrzích v programu snižování byrokratické zátěže podnikatelů. Přestože AACR předložila prostřednictvím SPŽ vlastní návrhy, vítáme návrh MPO navrhuující prodloužení intervalů pravidelných technických prohlídek na 2 roky. Problematika intervalů STK byla již dříve s MD konzultována a bylo přislíbeno řešení.

Požadavek na snížení administrativní zátěže podnikatelů je naprosto legitimní. Snížení byrokratické zátěže je jedním z dlouhodobých úkolů vlády a odpovědné za něj je MPO. Proto takto vznesený požadavek nemůže být Ministerstvem dopravy odmítán bez dostatečné a podložené argumentace.

Argumenty MD jsou však téměř nulové a nejsou vůbec ničím podloženy. Jedná se pouze o úvahy a fráze, které vůbec nedávají smysl. Naopak argument MPO by bylo možné podložit jednak statistikami nehodovostí vozidel autoškoly z důvodu špatného technického stavu a dále výstupy z prohlídek těchto vozidel v STK. Tyto informace z STK má k dispozici právě MD. Jsem přesvědčen, že výsledky technických prohlídek budou zcela srovnatelné při porovnání s vozidly jinými, která mají interval delší a provoz mají mnohdy náročnější je též důležitý.

V původním návrhu MPO možná došlo k nedorozumění, či nebyly specifikovány kategorie vozidel, kterých by se prodloužení intervalů mohlo týkat. Ze strany autoškol lze konstatovat, že návrh by se týkal vozidel kategorie M1, N1, O1, O2, zemědělských traktorů, traktorových přívěsů a motocyklů, tedy vozidel u nichž je interval po druhé a další prohlídce dva roky a více. Rozumíme tomu, že nelze překročit intervaly dané směrnicí EU a toto bychom ani nevyžadovali.

Vozidla autoškoly ročně ujedou v průměru cca 30 – 40 000 km, většinou v městském provozu při nízkých otáčkách motoru a nízkých rychlostech. Jejich opotřebení je výrazně nižší, nežli u běžných firemních vozidel, která absolvují ročně běžně 50 – 80 000 km za podstatně náročnějších podmínek. Při první STK po 4 letech tak mají mnohdy najeto 200 – 300 tisíc km, přičemž technický stav vozidla s výjimkou servisních prohlídek dosud nebyl zkontrolován. Vozidlo autoškoly má v tu dobu najeto pouhých 120 – 150 000 km.

Jsem přesvědčen, že není možné vytvářet právní předpisy na základě prázdných argumentací a ničím nepodložených frází. Pokud chce ministerstvo dopravy přistoupit za každou cenu k přísnější regulaci, nežli požaduje směrnice č. 2009/40/ES, trváme na tom, aby předložilo analýzu, která svědčí o takové nezbytnosti. Taková analýza v danou chvíli neexistuje a bude-li zpracována, buďto bude neutrální nebo potvrdí náš názor.

MPO zajišťuje úkol vlády k snížení administrativní zátěže podnikatelů, proto by ministr dopravy, jako člen vlády měl toto respektovat a snažit se primárně o pozitivní posouzení tohoto návrhu. Stejně stanovisko sdílí i předseda Profesního společenství autoškol Zdeněk Hlavatý.

Ing. Mgr. Ondřej Horázný
předseda AACR, o.s.

Zde je odpověď pana náměstka:

Ministerstvo dopravy
Ing. Ivo Toman, MBA
náměstek ministra
Č. j.: 79/2011-150-ORG2/2
V Praze 7.srpna 2011

Vážený pane předsedo,

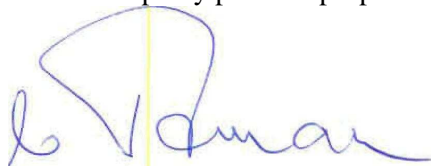
dovoluji si tímto dopisem vyjádřit stanovisko Ministerstva dopravy na Váš dopis ze dne 09.08.2011, ve kterém poukazujete na skutečnosti spojené s povinnými termíny pro pravidelné technické prohlídky vozidel autoškol, kdy navrhuje, aby současné roční prohlídky u vozidel M1, NI, O1, O2 byly prodlouženy na dvouleté. K tomuto Vám sděluji následující:

Prvotně nemohu souhlasit s Vaší formulací, že v této problematice Vám bylo přislíbeno řešení, resp. byla přislíbena změna zákonné úpravy. V této souvislosti se dále nemohu ztotožnit s tím, že argumenty MD k zachování povinnosti ročních prohlídek pro vozidla autoškol jsou téměř nulové a nejsou ničím podloženy. Ve svém dopise se též opíráte o stanovisko MPO ke snižování administrativní zátěže podnikatelů v souvislosti s touto změnou.

Technickým důvodem, na základě kterého nehodlá Ministerstvo dopravy tyto požadavky měnit, je zvláštní způsob provozování těchto vozidel, kdy je vozidlo učební pomůckou, řízenou v běžném silničním provozu nekvalifikovaným řidičem, pod dohledem učitele. Tento způsob provozování vozidel má významný vliv na vývoj a změny technické způsobilosti předmětných vozidel. Rostoucí silniční provoz a z něj vyplývající zvýšené nebezpečí a zátěže vyvolávají problémy s bezpečností silničního provozu. Proto je žádoucí definovat normy a metody, které vytvoří co nejlepší předpoklady pro technickou úroveň výukového prostředku a pro bezpečnost silničního provozu, podmíněnou technickým stavem výukových vozidel, při dodržení rovných podmínek pro provozovatele. Technický stav předmětných vozidel musí být proto zabezpečován využitím všech nástrojů, které poskytuje příslušná směrnice Evropské unie.

K Vámi uvedeným skutečnostem mohu uvést, že roční proběh vozidla 30 až 40 tis. km převážně po městě, byť v nízkých rychlostech (nemohu s Vámi souhlasit, že v nízkých otáčkách, naopak režim motoru je značně nevýhodný, časté rozjezdy atd), provedených žákem bez umu řízení a zkušeností, spojené s kontakty s obrubníky je jeden z nejhorších možných režimů zatížení vozidla. Zcela nechápu Váš argument statistik nehodovosti z důvodu špatného technického stavu, protože tyto statistiky mohou být pouze v rámci současného stavu tj. ročních prohlídek, takže jejich výsledky maximálně mohou potvrdit dobrý technický stav vozidel, což je stav, který MD pochopitelně chce a současným stavem legislativy zajišťuje.

Podle mého názoru, Vážený pane předsedo, se nejedná o administrativní a tím méně bezdůvodnou zátěž podnikatelů, ale o odůvodněný nástroj pro zajištění dostatečné míry bezpečnosti silničního provozu pro vozidla, která jsou provozována ve výše uvedeném zvláštním režimu. Tato stanoviska byla již opakovaně představitelům MPO sdělena. Chápu, že tento rezort je odpovědný za program snižování administrativní zátěže podnikatelů, avšak není, na rozdíl od MD, zodpovědný za bezpečnost silničního provozu a s tím spojené zajištění bezpečného fungování sítě autoškol, kdy tento argument musí být pro ministra dopravy prioritní při posuzování Vámi navržených změn.



Poznámka:

Asociace autoškol ČR, o.s. bude při projednávání novely zákona č. 56/2001 Sb. vyvíjet veškeré úsilí v tom, aby interval technických prohlídek byl stanoven tak, že pravidelné prohlídky osobních automobilů a motocyklů budou po první registraci vozidla vždy v intervalu 2 roky. Máme v tom podporu jak Ministerstva průmyslu, tak Sdružení podnikatelů a živnostníků ČR, jehož jsme členem.



Centrum dopravního vzdělání s.r.o. pro vás připravilo prezentaci produktů určenou pro školicí střediska.

Nejprve si dovolíme představit českou firmu Truck Data Technology, s.r.o. která se specializuje na poskytování zařízení a programů firmám, podnikajícím v silniční dopravě. Do dnešního dne tato společnost získala už více než 3500 spokojených zákazníků a navázala spolupráci s významnými oborovými sdruženími i státními orgány.

Hlavní činností je vývoj, prodej a servis těchto produktů:

- program TAGRA.eu - vyhodnocování dat z analogových a digitálních tachografů
- zařízení ke stahování dat z digitálních tachografů a karet řidičů
- PES - sledování vozidel s měřením nafty on-line
- GPS navigace

Tato společnost v České republice spolupracuje s kontrolními orgány - Policií ČR, Krajskými úřady, Inspektoráty práce, Celní správou a Centrem služeb pro silniční dopravu. Zabezpečuje vysoký stupeň aktuálnosti v oblasti legislativy a dodává tento upravený software právě pro tyto kontrolní orgány.

Na základě požadavků Centra dopravního vzdělání s.r.o. a požadavků neziskové organizace Sdružení řidičů CZ, o. s., právě tato společnost, jako jediná reagovala na naše podněty a vyvinula program určený pro řidiče-Trucker.eu a program pro školicí střediska Trucker. Edu.

Trucker.eu řidičům usnadňuje jejich práci v přímém provozu. Po načtení digitální karty vyhodnotí data včetně přestupků a případně naplánuje další možné aktivity dob řízení, odpočinků a podobně. Splní i zákonem danou povinnost dle nařízení (ES) č. 581/2010, kdy se data z karty řidiče musí pravidelně stahovat v termínu, který nepřesáhne více jak 28 dní. Trucker.eu dokáže ušetřit mnohé problémy, které nastávají při silničních kontrolách.

Trucker. Edu je vyvinutý speciálně pro školicí střediska. Umožňuje ukázkové vyhodnocení dat z karet řidičů, tisku výkazů konkrétních přestupků i ukázkové plánování další činnosti řidiče. Na školení lektor díky programu vysvětlí špatnou manipulaci z digitálním tachografem a přesné znění platného nařízení. Velkým přínosem tohoto programu je fakultativní výjimka, kdy se na školeních nevyhodnocuje pouze podle nařízení (ES) č. 561/2006. Zde si dovoluji upozornit, že žádný jiný program na našem trhu, nemá tak obsáhlou nabídku legislativy, jako právě Tagra.eu.

Při silničních kontrolách v EU se řidiči dostávají do problémů už pouhou neznalostí sociálního předpisu a špatnou manipulací digitálního tachografu. Čerpám z osobních zkušeností, kdy jsem v letošním roce prováděl školení pro dopravní policii středočeského kraje. Pro Vaše školicí středisko může být tento software přínosem a zkvalitnit tak Vaše školení.

Pro Asociaci Autoškol zpracoval Roman Šotola

Centrum dopravního vzdělání