

Autoškolské noviny



Leden – únor 2012

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

Vážení kolegové a kolegyně,

výkonná rada AAČR Vám přeje v novém roce 2012 jako každoročně především zdraví, pohodu v práci i v rodině a především dostatek práce pro Vás i Vaše zaměstnance. Omlouváme se za zpoždění s prvními informacemi pro Vás.

Nejprve bychom chtěli poděkovat všem autoškolám, ať již členům, či nečlenům AAČR za jejich rychlou reakci koncem loňského roku na naši prosbu týkající se statistik o výcvikových vozidlech. Podařilo se shromáždit informace od více než 700 respondentů během týdne. Více v samostatném článku.

Nový rok 2012 začal poněkud ospale a k probuzení došlo až poté, kdy se na stránkách Poslanecké sněmovny objevila informace o velmi zvláštním pozměňovacím návrhu k novele zákona o silničním provozu. Více v samostatném článku.

Máme pro Vás informace o novinkách při rekvalifikačních řídicích, které jsou sice na jednu stranu zlepšením, ale na druhou stranu rizikem. Více v samostatném článku.

Byla vytvořena nová aplikace pro testy v mobilu. Více najdete v letáku, který můžete pro Vaše žáky vyvěsit na nástěnku v autoškole.

Výkonná rada AA ČR

Členský příspěvek pro rok 2012

Ing. Jan Černý

Jednou z povinností člena AA ČR, o.s. je včasné zaplacení členského příspěvku. Z těchto prostředků je financována činnost AA. Valnou hromadou byl dne 5.11.2011 schválen opět členský příspěvek ve výši **2000,- Kč**. Včasným zaplacením příspěvku pomůžete zkvalitnit naši činnost.

Výkonná rada proto žádá všechny členy AA ČR, o.s. aby **co nejdříve členský příspěvek uhradili, prosíme, abyste tak učinili** vzhledem k pozdnímu vydání novin **pokud možno do 30.4.2012**.

Platbu členského příspěvku proveďte, prosím, **převodem na běžný účet číslo 6555060207/0100**. Jako **variabilní symbol** použijte **své 5 místné členské číslo**, uvedené na Vaší členské kartě, popř. u vašeho jména a adresy na štítku na obálce Autoškolských novin. Dodržením těchto instrukcí usnadníte identifikaci a zaevidování vaší platby.

V tomto čísle AŠ novin najdete předtištěnou složenku, na které je Vaše členské číslo již jako variabilní symbol uvedeno. **Přesto VR žádá členy o provedení platby bezhotovostně, tedy převodem z účtu podle výše uvedených pokynů**. Usnadníte tak zaevidování Vaší platby a předejdete omylům.

Usnesení z Valné hromady ze dne 5.11.2011 v Pardubicích.

Dne 5.11.2011 se v kulturním domě Dukla v Pardubicích konala Valná hromada AA ČR, o.s.. Na jednání bylo přítomno 80 členů AA.

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

Usnesení VH:

VH bere na vědomí:

- zprávu o činnosti za uplynulé období

VH schvaluje:

- zprávu o hospodaření za uplynulé období
- výši příspěvku pro rok 2012 **2000,- Kč** splatných do **31.3.2012**

VH ukládá VR:

- pokračovat v aktivitách při přípravě nové legislativy – aktivně se podílet na přípravě nového zákona o autoškolách
- v rámci novely z. 56/2001 Sb. se spolu s MPO zasadit o prodloužení intervalu STK pro výcviková vozidla skupin A, B
- pokračovat v organizování praktických seminářů pro učitele autoškol
- jednat s PSA o vytvoření jednotné profesní organizace autoškol

Toto usnesení bylo schváleno všemi přítomnými členy AA ČR.

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

Zapsal :Ing. Černý Ověřil : V. Hirš

Mgr. Ing. Ondřej Horázný, předseda AA ČR

Technické prohlídky výcvikových vozidel autoškol.

JUDr. Ing. Ondřej Horázný

Ministerstvo průmyslu a obchodu pracuje na vládním úkolu snižování administrativní zátěže podnikatelů. Náměstkem ministra, který má tuto problematiku na starosti, je pan Bedřich Danda, který je současně předsedou Sdružení podnikatelů a živnostníků ČR, jehož jsme jako Asociace autoškol členy. Již v létě 2011 proběhla výměna dopisů mezi oběma ministerstvy, týkající se nerovnoprávného postavení nás, kdo provozujeme autoškoly, pokud jde o intervaly technických prohlídek. Směrnice EU totiž nezařazuje výcviková vozidla autoškol do kategorie s přísnějším intervalem prohlídek nežli je běžný pro normální vozidla. U nás je interval 1-1-1 dán pouze historicky a dokonce do poloviny 90. let to bylo dokonce po 6 měsících. Roční interval tehdy prosadil Bedřich Liška.

Koncem roku 2011 proběhlo mezirezortní připomínkové řízení, kde pan Danda argumentoval v náš prospěch. Byla uplatněna zásadní připomínka a v jejím odůvodnění byly použity následující argumenty, na jejichž přípravě se mimo jiné podílela Asociace autoškol:

Zásadní připomínka: V § 4, odstavci (1), písmeno b) navrhujeme vypustit text „cvičné silniční vozidlo autoškoly,“. (pozn.: jedná se o výčet vozidel, která se dosud musí podrobovat STK v jednorozhodných lhůtách po zaregistrování)

Odůvodnění:

Vypuštění výcvikových vozidel autoškoly ze skupiny vozidel mající výrazně kratší interval pravidelných technických prohlídek odůvodňujeme takto:

1. Významně zvýšená administrativní zátěž pro osoby podnikající v oboru autoškolství.

Pro 1 autoškolu činí zvýšené přímé náklady za 6 let více než 5 600 Kč (8 400 Kč oproti 2 800 Kč) při ceně STK 700 Kč a měření emisí 700 Kč. Dále je nutno započítat výpadek vozidla a jednoho řidiče z výcviku, což za stejné období činí minimálně 20 000 Kč. Roční zvýšený náklad je tedy nejméně 4000 – 5000 Kč, ač jde o náklad zcela nadbytečný. Celkový náklad je v řádu desítek milionů Kč, který v tomto případě není čistým příjmem jiné skupiny podnikatelů, ale zejména ztrátou vzniklou výpadkem provozu autoškoly.

2. Zcela nekvantifikovatelný přínos k bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

Jakoukoliv souvislost mezi bezpečností provozu a změnou intervalu prohlídek vozidel autoškoly do úrovně běžných osobních automobilů, které nezřídka najedou několikanásobně větší počet kilometrů, nelze nikterak prokázat. Naopak jsou tato vozidla pod stálou profesionální údržbou a péčí, jsou provozovány osobami v této problematice velmi znalými. Ani při současných velmi krátkých intervalech prohlídek nejsou statisticky zjišťovány vážné či nebezpečné závady.

3. Neexistence této skupiny vozidel v komunitárních předpisech, které řeší tuto problematiku.

Směrnice ES 2009/40, která tuto problematiku řeší, ani předchozí směrnice ES 96/96 nemají tuto skupinu vozidel vůbec zmíněnu a ponechávají ji zařazenou mezi běžná vozidla.

4. Neměřitelný dopad na kapacitu a ekonomiku sítě Stanic technických kontrol.

Vzhledem k počtu výcvikových vozidel autoškoly, který se v ČR pohybuje v řádu několika tisíců kusů, je výpadek příjmů v síti STK téměř nekvantifikovatelný.

5. Současný stav zákona má pouze historické důvody, které jsou v současnosti neobhajitelné jakýmkoliv analýzami.

Ani v době, kdy byl poprvé systém kratších intervalů STK vozidel autoškoly vložen do zákona, nebyly specifikovány odůvodnitelné argumenty, pouze obecný odkaz na blíže nespecifikovanou „bezpečnost provozu“. Tento argument již však nelze dále obhajovat, zejména z pohledu člena EU.

6. Roční proběh a způsob provozu se blíží skupině vozidel s intervalem prohlídek 4/2/2 roky, nikoliv s intervalem 1/1/1 rok.

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 jiná vozidla 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. Argument z hlediska rozdílnosti provozu vůči vozidlům s delšími intervaly STK tedy jednoznačně chybí

7. Naplnění jedné položky v rámci vládního úkolu „Snižování administrativní zátěže podnikatelů“

Snížení administrativní byrokratické zátěže podnikatelů je jedním z dlouhodobých úkolů a cílů vlády a odpovědné za něj je MPO. Zde je jeden z případů, kdy administrativní zátěž je zcela bezdůvodná a nadbytečná.

Poslední vývoj je takový, že ministerstvo dopravy nesouhlasilo s názorem ministerstva průmyslu a obchodu. To však na svém názoru trvá a podle posledních informací ze svého stanoviska v náš prospěch neustupuje. Podpoře věci zásadním způsobem napomohla anketa, na kterou odpovědělo přes 700 autoškol, a její výsledky jsme poskytli panu Dandovi pro potřebu argumentace při přípravě novely zákona. Znovu děkujeme všem, kdo se na anketě podíleli.

Jako poděkování za Vaši účast v dotazníkovém šetření AAČR zajistila autoškolám využívání systému Autoškola testy on-line (eTesty) na celý rok 2012 zcela zdarma. Vaši žáci si tak budou moci bezplatně procvičovat oficiální testy a Vy budete moci v případě zájmu zdarma sledovat jejich úspěšnost. Jedinou podmínkou je umístit odkaz na eTesty na Vaše stránky, opravdu nic víc. Nabídka je časově omezena - je nutné registrovat se do konce února na stránce http://www.autoskola-testy.cz/partner_bonus.php

Rekvalifikace řidičů

Bc. Martin Aujezdský

V únoru 2012 byl autoškolám v kraji Vysočina rozeslán dopis, který upozorňuje na nový způsob provádění rekvalifikací, v případě autoškol rekvalifikací řidičů:

Vážení představitelé rekvalifikačních zařízení,

jak již jistě víte, novelou zákona o zaměstnanosti (zák. č. 435/2004 Sb., v platném znění) byla § 109a dána uchazečům a zájemcům o zaměstnání možnost zabezpečit si rekvalifikaci sám, a za tím účelem si zvolit jak druh pracovní činnosti, na kterou se chce rekvalifikovat, tak rekvalifikační zařízení, které má rekvalifikaci provést.

Zájemce o zvolenou rekvalifikaci předloží referátu zprostředkování a poradenství příslušné krajské pobočky Úřadu práce ČR (dále jen „Úřad práce“) svůj požadavek na formuláři „Zájem o zvolenou rekvalifikaci“ – část A (viz Formuláře pro občany).

Žádat o zvolenou rekvalifikaci je třeba alespoň 14 dnů před termínem zahájení kurzu, aby bylo možné požadavek Úřadem práce posoudit a administrativně zpracovat.

Cenu rekvalifikace doloží zájemce o zvolenou rekvalifikaci Úřadu práce potvrzením od příslušného rekvalifikačního zařízení (viz Formuláře pro občany). Cena rekvalifikace musí obsahovat i náklady za závěrečnou zkoušku. Vynaložená finanční částka na zvolenou rekvalifikaci nesmí v období 3 let přesáhnout celkovou částku 50 000 Kč. „Potvrzení o úhradě ceny rekvalifikačního kurzu po úspěšném absolvování rekvalifikace“ obdrží zájemce o zvolenou rekvalifikaci na Úřadu práce.

Hrazení zvolené rekvalifikace Úřadem práce není nárokové, je plně na zvážení Úřadu práce, zda rekvalifikaci uhradí. Úřad práce uhradí cenu zvolené rekvalifikace po úspěšném absolvování rekvalifikace přímo rekvalifikačnímu zařízení.

Pokud zájemce o zvolenou rekvalifikaci odmítne bez vážných důvodů nastoupit do zaměstnání odpovídajícího nově získané kvalifikaci, bude povinen cenu rekvalifikace Úřadu práce uhradit. Nedokončí-li rekvalifikaci bez vážných důvodů, Úřad práce za něho cenu zvolené rekvalifikace neuhradí.

Náklady na případné lékařské vyšetření v souvislosti se zvolenou rekvalifikací si hradí zájemce o zvolenou rekvalifikaci sám.

Zájemce podepíše „Poučení zájemce o zvolenou rekvalifikaci“ – část B formuláře „Zájem o zvolenou rekvalifikaci“ (viz Formuláře pro občany) a Úřad práce podepsaný formulář založí k dokumentaci.

Bližší informace získáte na webových stránkách MPSV – Portál MPSV:

<http://portal.mpsv.cz/sz/obcane/rekvalifikace>

včetně možnosti stažení formulářů pro uchazeče/zájemce o zvolenou rekvalifikaci:

http://portal.mpsv.cz/sz/obcane/formulareobcana/zajem_o_zvolenou_rekvalifikaci.pdf

a formuláře Potvrzení rekvalifikačního zařízení o ceně rekvalifikačního kurzu:

http://portal.mpsv.cz/sz/obcane/formulareobcana/potvrzeni_o_cene.pdf

V případě jakýchkoli dotazů z Vaší strany se můžete obrátit na regionální koordinátorky referátu zprostředkování a poradenství.

Citace ze zákona č. 435/2004 Sb., o zaměstnanosti:

§ 109a

(1) Uchazeč o zaměstnání nebo zájemce o zaměstnání si může zabezpečit rekvalifikaci sám a za tím účelem si zvolit

- a) druh pracovní činnosti, na kterou se chce rekvalifikovat,
- b) rekvalifikační zařízení, které má rekvalifikaci provést ([§ 108 odst. 2](#)).

(2) Uchazeč o zaměstnání nebo zájemce o zaměstnání je povinen doložit krajské pobočce Úřadu práce příslušné podle místa bydliště uchazeče o zaměstnání nebo zájemce o zaměstnání cenu zvolené rekvalifikace.

(3) V případě, že zvolená rekvalifikace přispěje k uplatnění uchazeče o zaměstnání nebo zájemce o zaměstnání na trhu práce a je pro něj vzhledem k jeho zdravotnímu stavu vhodná, může Úřad práce po jejím úspěšném absolvování uhradit cenu rekvalifikace rekvalifikačnímu zařízení.

(4) V případě, že bude Úřad práce cenu rekvalifikace hradit, vydá uchazeči o zaměstnání nebo zájemci o zaměstnání před zahájením rekvalifikace potvrzení o tom, že po předložení dokladu o úspěšném absolvování této rekvalifikace uhradí rekvalifikačnímu zařízení cenu rekvalifikace. Úřad práce může hradit cenu rekvalifikace pouze po dobu, po kterou je uchazeč o zaměstnání nebo zájemce o zaměstnání veden v evidenci uchazečů o zaměstnání nebo zájemců o zaměstnání.

(5) Úřad práce uhradí rekvalifikačnímu zařízení cenu rekvalifikace nebo její poměrnou část, pokud uchazeč o zaměstnání nebo zájemce o zaměstnání z vážných důvodů nedokončí rekvalifikaci.

(6) Úřad práce uhradí rekvalifikačnímu zařízení cenu rekvalifikace podle [odstavce 4](#) do 30 kalendářních

dnů po předložení dokladu o úspěšném absolvování rekvalifikace.

(7) Rekvalifikační zařízení je povinno neprodleně oznámit krajské pobočce Úřadu práce, že uchazeč o zaměstnání nebo zájemce o zaměstnání neplní studijní nebo výcvikové povinnosti stanovené rekvalifikačním zařízením.

(8) Uchazeč o zaměstnání nebo zájemce o zaměstnání je povinen uhradit Úřadu práce cenu rekvalifikace, pokud bez vážných důvodů odmítne nastoupit do zaměstnání, odpovídajícího nově získané kvalifikaci.

(9) Celková finanční částka, kterou může Úřad práce vynaložit na zvolenou rekvalifikaci jednoho uchazeče o zaměstnání nebo zájemce o zaměstnání, nesmí v období 3 po sobě následujících kalendářních let ode dne prvního nástupu na zvolenou rekvalifikaci přesáhnout částku 50 000 Kč.

Tento nový postup sice může zjednodušit proces rekvalifikací, ale skrývá v sobě riziko neproplacení rekvalifikace. Zejména za situace, kdyby řidič neprospěl ve lhůtě 6 měsíců u zkoušky z odborné způsobilosti, autoškola by nedostala zaplacenou. Bude proto vhodné tuto situaci smluvně ošetřit s žadatelem před zahájením rekvalifikace.

Objevily se již informace (pouze ústní) o tom, že podmínkou proplacení by měla být skutečnost, že zkouška musí být absolvována napoprvé, s jedním opakováním apod. Nic takového rozhodně nepřichází v úvahu. Zákon mluví naprosto jasně o tom, že proplacení rekvalifikace je přislíbeno předem, dále jeho podmínkou je úspěšné absolvování rekvalifikace. Úspěšným absolvováním se může rozumět výhradně absolvování zkoušky z odborné způsobilosti, nikoli omezení na první či druhý pokus.

Zákaz švarcsystému a co na to autoškoly ?

JUDr. Ing. Ondřej Horázný

Od 1. ledna 2012 je účinná novela Zákoníku práce. V této souvislosti se často hovoří o zákazu tzv. „Švarcsystému“. V následujícím textu se seznámte s tím, co se vlastně novelizovalo. Uvádíme jen pasáže, které se týkají této problematiky, a to včetně ustanovení zákona o zaměstnanosti:

Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, aktualizované znění s účinností od 1. ledna 2012

§ 2

(1) Závislou prací je práce, která je vykonávána ve vztahu nadřízenosti zaměstnavatele a podřízenosti zaměstnance, jménem zaměstnavatele, podle pokynů zaměstnavatele a zaměstnanec ji pro zaměstnavatele vykonává osobně.

(2) Závislá práce musí být vykonávána za mzdu, plat nebo odměnu za práci, na náklady a odpovědnost zaměstnavatele, v pracovní době na pracovišti zaměstnavatele, popřípadě na jiném dohodnutém místě.

§ 3

Závislá práce může být vykonávána výlučně v základním pracovněprávním vztahu, není-li upravena zvláštními právními předpisy. Základními pracovněprávními vztahy podle tohoto zákona jsou pracovní poměr a právní vztahy založené dohodami o pracích konaných mimo pracovní poměr.

Zákon č. 435/2004 Sb., o zaměstnanosti, aktualizované znění, s účinností od 1. ledna 2011

§ 5 Vymezení některých pojmů

Pro účely tohoto zákona se rozumí, m. j.

e) nelegální práci, pokud fyzická osoba nevykonává práci pro právnickou nebo fyzickou osobu na základě pracovněprávního vztahu nebo jiné smlouvy, nejde-li o manžela nebo dítě této fyzické osoby,

Správní delikty

§ 139

(1) **Fyzická osoba se dopustí přestupku** tím, že

.....

- c) **vykonává nelegální práci**, nebo
- d) umožní výkon nelegální práce.

(2) Fyzická osoba se dále dopustí přestupku tím, že jako zaměstnavatel

.....

- d) nesplní oznamovací povinnost podle tohoto zákona nebo nevede evidenci v tomto zákoně stanovenou.

(3) Za přestupek

-
c) podle odstavce 1 písm. c), e) a odstavce 2 písm. d) lze uložit pokutu do 100 000 Kč,
d) podle odstavce 2 písm. c) a d) lze uložit pokutu do 500 000 Kč,

§ 140

(1) Právnická osoba nebo podnikající fyzická osoba se správního deliktu dopustí tím, že

.....
c) umožní výkon nelegální práce.

(2) Právnická osoba nebo podnikající fyzická osoba se dále dopustí správního deliktu tím, že jako zaměstnavatel

.....
d) nesplní oznamovací povinnost podle tohoto zákona nebo nevede evidenci v tomto zákoně stanovenou.

(4) Za správní delikt se uloží pokuta do

-
c) 500 000 Kč, jde-li o správní delikt podle odstavce 2 písm. c) a d),
e) 5 000 000 Kč, jde-li o správní delikt podle odstavce 1 písm. c).

Outsourcing a švarcsystém není totéž (převzato z webu www.penize.cz)

„Hospodářská komora České republiky, podobně jako odbory, švarcsystém neschvaluje. Varuje ale před jeho směřováním s jiným druhem spolupráce. „Švarcsystém v plném slova smyslu, který zneužívá systém a je ve své podstatě mzdovým dumpingem, neschvalujeme. Neměl by ale být zaměňován za některé volnější smluvní vztahy, jako je například outsourcing, který poskytuje potřebnou flexibilitu v určitých případech výhodnou pro firmy i pracovníky,“ uvedl mluvčí Hospodářské komory Petr Kopáček. Outsourcing nadále zůstává legálním obchodním vztahem dvou podnikatelů. Že nevíte, o čem jde? Jednoduše o to, že si firma na určité činnosti, které sice nejsou hlavní náplní její práce, ale ke svému fungování je potřebuje, najímá jiného podnikatele, který se na tyto činnosti specializuje. Může jít například o vedení účetnictví nebo úklid kanceláří.“

Jaký to má vliv na autoškoly a lze v autoškolách vůbec Švarcsystém legálně aplikovat?

Určitě není možné se tvářit, že by učitel autoškoly působil v rámci outsourcingu, protože výcvik žáka není pro autoškolu vedlejší činnost. Musíme brát v úvahu vztahy zákoníku práce, zákona o zaměstnanosti, autoškolského zákona, živnostenského zákona a dalších.

Z povahy práce učitele autoškoly je naprosto jasné, že splňuje všechny parametry „závislé práce“ ve smyslu § 2 Zákoníku práce (viz výše). Naprosto zásadní pro posouzení závislé práce je podmínka „jménem zaměstnavatele“. Žadatel v autoškolě je ve smluvním vztahu s provozovatelem autoškoly a nikoli s učitelem. Pokud někdo chce problém obcházet tím, že učitel má živnostenský list na „Provozování autoškoly“, potom se učitel může dostat navíc do problému s autoškolským zákonem.

V § 2 je definice „Provozování autoškoly“ uvedena takto: „Provozováním autoškoly se rozumí poskytování výuky a výcviku k získání řidičského oprávnění. Provozovat autoškolu může právnická nebo fyzická osoba na základě živnostenského oprávnění vydaného podle zvláštního zákona a registrace k provozování autoškoly.“ Převzato do srozumitelné řeči to znamená, že samotné živnostenské oprávnění pro „provozování autoškoly“ nepostačuje k „samostatné“ činnosti učitele. Dotyčný se tím totiž dostává do rizika, že bude stíhán za správní delikt podle § 56 zákona, odst. 1 písm. a) „v rozporu s § 2 provozuje autoškolu bez registrace k provozování“. Za to hrozí podle odst. 4) písm. a) téhož § pokuta do 1 000 000 Kč.

Některé autoškoly věc řeší tak, že každý „učitel“ má svoji „autoškolu“ a mají společnou učebnu, trenažér, sekretariát a další vybavení. To je asi jediný způsob, jak „obejít“ zákaz švarcsystému a neriskovat problémy s úřady. Každý „učitel“ potom ovšem musí mít svého žadatele nahlášeného k výcviku právě ve své „autoškolě“. Každý „učitel“ si vede svoje účetnictví atd. Potom už se ale nejedná o jednu autoškolu s několika učiteli, ale jedná se o několik samostatných autoškol, které už na původním „šéfovi“ nemusí být až tak závislé.

Závěrem lze konstatovat, že způsob zaměstnávání „švarcsystém“ je v případě autoškol velmi problematický a za hranou legálnosti. Asociace autoškol doporučuje využívat buďto pracovní poměr podle zákoníku práce nebo dohodu o pracovní činnosti, či dohodu o provedení práce

Směrnice Komise 2011/94/EU

ze dne 28. listopadu 2011,

kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES o řidičských průkazech

EVROPSKÁ KOMISE, s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, s ohledem na směrnici

Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES ze dne 20. prosince 2006 o řidičských průkazech [1], a zejména na článek 8 uvedené směrnice, vzhledem k těmto důvodům:

(1) V příloze I směrnice 2006/126/ES je stanoven vzor, podle něhož mají členské státy zavádět vnitrostátní řidičské průkazy. Vzhledem k vstupu Lisabonské smlouvy v platnost dne 1. prosince 2009 by se měl odkaz na Společenství na řidičských průkazech nahradit odkazem na Evropskou unii. Vzor by měl být aktualizován také tak, aby zohledňoval přistoupení Bulharska a Rumunska k Evropské unii.

(2) Vzor řidičského průkazu Evropské unie by měl v souladu s přílohou I směrnice 2006/126/ES uvádět skupinu vozidel, která je řidič oprávněn řídit.

(3) Je nezbytné aktualizovat vzor řidičského průkazu Evropské unie, pokud jde o nové skupiny vozidel zavedené směrnicí 2006/126/ES. Byly zavedeny zejména řidičské průkazy pro skupinu AM (mopedy) a skupinu A2 (motocykly), které se budou používat od 19. ledna 2013. Vzor řidičského průkazu Evropské unie by proto měl být upraven.

(4) Směrnice 2006/126/ES by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna.

(5) Členské státy se vyzývají k tomu, aby pro vlastní potřebu a v zájmu Unie sestavily vlastní tabulky, z nichž bude co nejvíce patrné srovnání mezi touto směrnicí a prováděcími opatřeními, a aby tyto tabulky zveřejnily.

(6) Opatření stanovená touto směrnicí jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro řidičské průkazy,

PŘIJALA TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Příloha I směrnice 2006/126/ES se mění v souladu s přílohou této směrnice.

Článek 2

Provedení

1. Členské státy přijmou a zveřejní právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 30. června 2012. Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

Použijí tyto předpisy ode dne 19. ledna 2013.

Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 3

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v Úředním věstníku Evropské unie.

Článek 4

Tato směrnice je určena členskými státním.

V Bruselu dne 28. listopadu 2011.

Za Komisi José Manuel Barroso, předseda

Nový vzor řidičského průkazu Evropských společenství od 19.1.2013:

ŘIDIČSKÝ PRŮKAZ		(ČLENSKÝ STÁT)	
1.			
2.			
3.			
4a.	4c.		
4b.	(4d.)		
5.			
7.			
(8.)			
9.			
13.		9.	10.
(14.)		AM	
		A1	
		A2	
		A	
		B1	
		B	
		C1	
		C	
		D1	
		D	
		BE	
		C1E	
		CE	
		D1E	
		DE	
12.			

1. Příloha 2, úroveň 3, Datum a místo narození 4a, Datum vydání 4b, Datum platnosti 4c, Vydatelci úřad 5, Číslo průkazu 10, Platnost od 11, Platnost od 12, Kódy

Vztah Živnostenského a Autoškolského zákona (zákon č. 247/2000 Sb.).

Dne 18.1.2012 proběhla na Ministerstvu průmyslu a obchodu pracovní schůzka pracovníků MPO a MD za účelem sjednocení postupů při vydávání registrací k provozování autoškoly. Schůzky se zúčastnili: Bedřich Danda (MPO), Petr Kameník (MPO), Karel Bezděkovský (MD), Miroslav Hána (MHMP), Ondřej Horázný (AAČR). Na tomto jednání byla probírána problematika výkladu pojmu „provozovna“ ve smyslu § 17 Živnostenského zákona, povinnosti provozovatele autoškoly z toho vyplývající a vztah na Autoškolský zákon, zejména určení místní příslušnosti úřadu z hlediska rozhodování o registraci a státního dozoru. Vedoucí odd. zkušebních komisařů Magistrátu hl.m. Prahy krátce po této schůzce rozeslal autoškolám registrovaným na Magistrátě hl.m.Prahy níže citovaný dopis:

„Vážení provozovatelé autoškol.

Vzhledem k tomu, že se chystá stabilizace a narovnání stavu v registracích autoškol v celé ČR, bylo vyvoláno jednání mezi představiteli Ministerstva dopravy a Ministerstva průmyslu a obchodu, kterému jsem dne 18.1.2012 mohl být přítomen. Cílem jednání bylo narovnání vztahu vydaných živnostenských oprávnění (vydává živnostenský úřad) a registrací autoškol (vydává příslušný úřad obcí s rozšířenou působností). Tento problém se týká celé ČR, nejenom Prahy. Vychází se z toho, že každý bude muset mít zapsanou provozovnu pro provozování autoškoly v živnostenském oprávnění. Např. přijde-li k nám kdokoli žádat o vydání registrace, bude muset mít ve výpisu ze Živnostenského rejstříku již zapsanou provozovnu na území hl.m. Prahy. Tím se bude řídit místní příslušnost našeho úřadu.

Znamená to tedy, že pokud budete mít více provozoven na území hl.m. Prahy, nebude problém, a náš úřad je bude registrovat všechny. Pokud ovšem budete mít provozovnu někde mimo území hl.m. Prahy, budete muset mít registraci u jiného příslušného úřadu obce s RP. Nelze tedy, aby náš úřad povoloval autoškolám učebnu, náborovou kancelář apod. na území jiné obce. Zase na druhou stranu zmizí z našeho území všechny autoškoly, které mají vydanou registraci obecními úřady mimo Prahu a zde „náborují“ žadatele, vozí je ke zkouškám mimo Prahu a my o nich vlastně ani nevíme. Pořádek v registracích si ovšem musíme provést i my.

Dalším důležitým výstupem z jednání je to, že technické podmínky pro provozování autoškol, tj. výše uvedené provozovny, ale také autocvičiště nebo nahrazující trenažéry, budou muset být na území hl.m. Prahy. To souvisí i s výkonem státního dozoru na úseku provozování autoškol. Nově nebude bez splnění uvedených podmínek žádná registrace autoškoly schválena.

Píšu Vám to proto, že některé autoškoly v Praze buď nemají zapsané provozovny v Živnostenském rejstříku nebo mají cvičiště příp. trenažér či provozovnu mimo území hl.m. Prahy. Dá se očekávat, že ve věci bude z Ministerstva dopravy vydán metodický pokyn s určitou překlenovací dobou pro nápravu tohoto stavu a nikoho, koho se to týká, to nemine, a bude muset stav do určité poměrně dlouhé doby (můj odhad je alespoň do 1 roku) napravit. Jinak budou příslušné úřady v celé ČR vyzvány, aby zahájily řízení o odnětí registrací AŠ pro neplnění technických podmínek a pokud by po určité době po zahájení řízení nedošlo k nápravě, musely by tyto úřady odebrat registrace těmto AŠ. Proto Vám to píšu ihned, jak jsem se to dozvěděl, abyste měli časový náskok před zbylými AŠ v ČR a mohli se v klidu připravit na příchod těchto změn. V této souvislosti Vás upozorňuji na povinnosti, které vyplývají § 17 zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání. Zejména jde o ohlašovací povinnost a způsobilost provozovny ve smyslu odst. 4 cit. paragrafu. Bez zajímavosti není ani ustanovení o správních deliktech podle tohoto zákona.

Dá se ovšem i očekávat pokyn z MD na kontrolu nasmlouvaných cvičišť, trenažérů apod. Zřejmě bude dán podnět ke kontrole tam, kde bude např. na trenažér značné množství nasmlouvaných autoškol. Proto postupujte opatrně při uzavírání smluv na trenažér nebo cvičiště, kde již budou nějaké další autoškoly nasmlouvány.

Čili shrnuto: Tento e-mail se netýká těch z Vás, kteří máte provozovnu, cvičiště příp. trenažéry na území hl.m. Prahy a máte zapsanou provozovnu v Živnostenském rejstříku. Vy to berte jako informaci o této věci příp. pro vydání další registrace. Vy ostatní, co se Vás tyto informace mohou dotknout, máte spoustu času na zjednání nápravy a uvedení věci do souladu se zákonem. Takto jednotně bude postupovat celá ČR a tím zmizí z našeho území různé kanceláře mimopražských autoškol, které zde podnikají. Spolu s Ministerstvem dopravy, pokud neodejdou nebo se řádně nezaregistrují, určitě vyvineme tlak na odebrání jejich registrací.

Současně ale zdůrazňuji, že každá změna v registracích autoškoly na území hl.m. Prahy, která bude vázána na oznámení do Živnostenského rejstříku (změny trvalého bydliště podnikatele, změna sídla provozovny, změna statutárního orgánu právnické osoby, apod.), bude bez splnění podmínek Živnostenského zákona zamítnuta s jednoduchým odůvodněním. Proto Vám doporučuji předtím, než podáte žádost o změnu ve Vaší registraci, VŽDY oznámit změnu nejprve kterémukoliv živnostenskému úřadu. Zde není místní příslušnost vyžadována.

S pozdravem

Miroslav Hána

vedoucí odd. zkušebních komisařů“

Vzhledem k tomu, že ze strany Ministerstva dopravy se očekává vydání obdobného pokynu pro obecní a krajské úřady v celé ČR, dovolujeme si Vás s touto informací seznámit již nyní, abyste se mohli připravit na případné změny. Doporučujeme všem autoškolám prostudovat si dobře příslušné pasáže Živnostenského zákona, jak jsou v dopise zmiňovány. V cit. odstavci 4 je mimo jiné schován odkaz na Stavební zákon (zák. č. 183/2006 Sb., ve znění p.p.), kde je zejména v jeho § 126 uložena povinnost užívat stavbu k vymezenému účelu. Znamená to např., že používání učebny, která k tomuto účelu není kolaudována, je v rozporu se zákonem a takovému provozovateli potenciálně hrozí postih.

za VR AAČR
Ondřej Horázný

Utajený pozměňovací návrh k novele zákona o silničním provozu, aneb privatizace BESIPU v režii ÚAMK?

JUDr. Ing. Ondřej Horázný

Dne 8.2.2012 byl a ve třetím čtení schválena novela zákona o silničním provozu, do níž byl vpašován velmi problematický pozměňovací návrh. Vzhledem k tomu, že jsme se o tomto "přílepku" dozvěděli večer před hlasováním, nepodařilo se nijak informovat média ani samotné poslance o tom, co je v návrhu obsaženo. Většinu novinářů začne problém zajímat bohužel až tehdy, až bude mít zákon číslo ve Sbírce zákonů. Do té doby to není senzace. Od 8.2.2012 se pokoušíme dělat vše pro to, aby tento paskvil byl ze zákona odstraněn. Přečtete si, co bylo schváleno a dále dopis, který byl zaslán mimo jiné ministru dopravy. Máte-li ve svém regionu senátora, ke kterému můžete zajít do kanceláře, učiňte tak a požádejte ho, aby hlasoval pro vrácení zákon a odstranění §124a z tohoto návrhu.

Pozměňovací návrh

k návrhu poslanců Václava Cempírka a Jany Kaslové na vydání zákona, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ("zákon o silničním provozu") a o změnách některých dalších souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (sněmovní tisk 463)

V části první se za novelizační bod 2 vkládá nový novelizační bod 3, který zní:

„3. Za § 124 se vkládá nový § 124a, který včetně nadpisu a poznámky pod čarou č. 46 zní:

„§ 124a

Spolupráce s nevládními neziskovými organizacemi

(1) Ministerstvo, Ministerstvo vnitra, krajský úřad, obecní úřad obce s rozšířenou působností, složky integrovaného záchranného systému⁴⁶⁾ a obecní policie při provádění prevence a ostatních aktivitách v oblasti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích spolupracují s nevládními neziskovými organizacemi, které jsou jako zástupci České republiky členy Mezinárodní automobilové federace (Fédération Internationale de L'Automobile - FIA) nebo Evropské federace motocyklových asociací (Federation of European Motorcyclists' Associations - FEMA) a které jsou způsobilé pro výkon činností směřujících k zajištění a zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Orgány veřejné moci podle věty první mohou nevládní neziskové organizace podle věty první pověřit plněním konkrétních úkolů souvisejících s prováděním těchto činností.

(2) Nevládní neziskové organizace podle odstavce 1 provádí aktivity v oblasti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích též ve vlastní působnosti.

(3) Nevládní neziskové organizace podle odstavce 1 spolupracují na přípravě návrhů právních předpisů týkajících se bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích a koncepčních dokumentů v oblasti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích; tyto návrhy a dokumenty se jim vždy předkládají ke stanovisku.

(4) Nevládní neziskové organizace podle odstavce 1 plní též další úkoly stanovené zvláštním právním předpisem.

46) Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Zdůvodnění:

Navrhuje se upravit formu spolupráce mezi veřejnou správou a kvalifikovanou odbornou veřejností v oblasti zvyšování bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Veřejné správě se umožňuje spolupracovat. Návrh nezakládá žádný nárok na čerpání prostředků veřejných rozpočtů.

Ministru dopravy byl emailem zaslán tento dopis:



Asociace autoškol České republiky, o.s.
Čajkovského 1, 130 00 Praha 3
tel. +420 739 093 643
e-mail: asociace@autoskol.cz

Praha 13.2.2012

Asociace autoškol si Vás dovoluje upozornit na velmi nestandardní pozměňovací návrh, který byl zařazen do projednávání tisku 463 v Poslanecké sněmovně a ve 3. čtení schválen!

Více podrobností naleznete zde:

TISK 463 – novela zákona o provozu na pozemních komunikacích

Jedná se o zákon, který upravuje problematiku přívěsných vozíků za jízdní kola pro přepravu dětí. V rámci této předlohy byl zcela nenápadně zařazen pozměňovací návrh poslance Svobody, týkající se na první pohled nevinného tématu: spolupráce s nestátními neziskovými organizacemi. Ve skutečnosti se jedná o zásadní příhrávkou na soukromý byznys v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích předem určenému subjektu a to bez výběrového řízení.

Podrobnější informace o pozměňovacím návrhu:

Co je jeho obsahem? Hovoří se zcela nevinně a ušlechtilě o spolupráci orgánů veřejné moci s nevládními neziskovými organizacemi. Musí se ovšem jednat o zástupce České republiky ve FIA nebo FEMA! Kdo to je?

Podle webu FIA: www.fia.com jsou zástupce za ČR podle www.fia.com/en-GB/the-fia/member-clubs/europe/Pages/CzechRepublic.aspx. Ústřední automotoklub ČR a Autoklub České republiky.

Podle webu FEMA: www.fema-online.eu/index.php je český zástupce ÚAMK. Rozkliknutím odkazu ovšem zjistíme, že se navíc nejedná o žádnou „neziskovku“, ale link na webu ukazuje na akciovou společnost ÚAMK, a. s. se sídlem tamtéž, co Ústřední automotoklub ČR a používající stejné žluté logo.

Co bylo tímto pozměňovacím návrhem vlastně schváleno?

V 1. odstavci se nejprve deklaratorně konstatuje spolupráce orgánů veřejné moci s nestátními neziskovými organizacemi, které jsou ovšem zcela konkrétně určené. Jednak to evokuje, že stát s nikým jiným v této oblasti nespolupracuje, ale zejména je to v rozporu s požadavky na obecnost zákona a je to diskriminační. Poslední věta odstavce má již charakter nikoli zákonného ustanovení, ale individuálního právního aktu – rozhodnutí o delegaci pravomocí na konkrétní předem určený subjekt. Rozhodnutí ovšem může vydávat pouze moc výkonná, nikoli zákonodárce, což vyplývá mimo jiné z ústavní zásady, že státní moc lze uplatňovat jen v případech, v mezích a způsoby, které stanoví zákon.

2. odstavec je pouhé konstatování toho, co vyjmenované organizace již nyní dělají a jde o zcela nadbytečné ustanovení

3. odstavec zcela nepřijatelným způsobem zasahuje přinejmenším do Legislativních pravidel vlády, která tímto novelizují a činí z těchto organizací povinné připomínkové místo. Dalo by se i uvažovat o tom, že tento odstavec se pokouší novelizovat článek 44 ústavy, ovšem pouze pokud jde o takto druhově určené návrhy zákonů. Z návrhu není jasné, co by se stalo, kdyby určené organizace nesouhlasily s případným návrhem zákona.

4. odstavec má být zřejmě univerzálním spojovacím můstkem pro delegaci jakékoli činnosti spjaté s bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích.

Při troše fantazie by citované orgány veřejné moci mohly zástupce FIA či FEMA za ČR pověřit v podstatě jakoukoli činností, která se těmto orgánům veřejné moci nebude chtít dělat a bude spadat do všeobíhající definice "aktivity v oblasti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích". Státu by se např. nechtělo školit a zkoušet zkušební komisaře řidičů, měřit rychlost, vážit vozidla, vybírat mýtné, provádět dozor nad bezpečností provozu, sankcionovat řidiče atd. Znamenalo by to privatizaci výkonu veřejné moci předem určenému subjektu.

Podrobnosti projednávání tisku 463

Historie je zde: www.psp.cz/sqw/historie.sqw

Text sporného pozměňovacího návrhu je zde: www.psp.cz/sqw/text/orig2.sqw

Pozměňovací návrh prošel snadno Poslaneckou sněmovnou evidentně proto, že sněmovní tisky se poslancům doručují jejich zveřejněním v elektronické podobě. Sice se tím ušetří metráky papíru, ale stačí, aby poslanec neklikl myší a nepřečte si předlohu, o které později hlasuje.

Stenozáznam ze druhého čtení je zde: www.psp.cz/eknih/2010ps/stenprot/033schuz/s033027.htm#r5

Poslanec Miroslav Svoboda: "Děkuji za slovo, pane místopředsedo. Vážené kolegyně, kolegové, dovoluji, abych se přihlásil k pozměňujícímu návrhu k tomuto zákonu, resp. k této novele. Měli byste to mít všichni na svých mailech, tak není potřeba číst tento pozměňující návrh, neboli je v systému zařazen. Já jenom se dívám na legislativu, jestli je tento návrh evidován. Je - tak je to v pořádku. Takže se jenom k němu přihlašuji stejně s kolegou Pavlem Bémem. Děkuji za pozornost."

Stenozáznam ze závěrečného hlasování ve třetím čtení je zde:

www.psp.cz/eknih/2010ps/stenprot/033schuz/s033198.htm#r9 Jde o hlasování č. 155

Zde najdete výsledek tohoto hlasování: <http://www.psp.cz/sqw/hlasy.sqw?G=55552>

Pokud se můžete jakýmkoli způsobem podílet na tom, aby Senát Parlamentu ČR při projednávání tento zákon vrátil zpět Poslanecké sněmovně s pozměňovacím návrhem, kterým se tento kontroverzní návrh ruší, pomůžete tím napravit zásadní chybu, ke které bohužel došlo a která by mohla mít nedozírné následky.

JUDr. Ing. Ondřej Horázný
předseda Asociace autoškol ČR, o.s.

Slevové servery lákají lakomce a zloděje

Provozují menší, ale kvalitní 4* rodinný hotel na Šumavě - jedná se o hotel garni - pouze se snídaní, bez restaurace. Z této pozice také posuzují situaci. Již se na nás obrátila řada provozovatelů slevových serverů a dokonce jsem jednomu i podlehla a nabídku na server dala. Prodávali jsme pobyty ve všední dny mimo sezonu, prodali jsme 25 pobytů. Nemohu nic namítnout proti organizaci celé akce a průběhu prodeje i způsobu prezentace našeho hotelu, to vše bylo OK. Připravili jsme speciální balíček, namíchali nějaké služby, které normálně v ceně nejsou, potom přidali slevu a dostali se na nějakou celkem rozumnou cenu i po slevě. Když se ale nad celým procesem zamyslím, je to podle mě cesta do pekel a také už se žádné podobné akce nezúčastním. Proč?

1/ především proto, že kvalita prostě stojí peníze a nemůže se "rozdávat" zdarma nebo za polovic! Moje dlouhodobá strategie je, aby do našeho hotelu přijeli lidé, protože nabízíme skutečnou kvalitu, kterou těžko jinde seženou, a ne proto, že dostanou 50% slevu.

2/ jedná se o velmi problematickou situaci vzhledem ke stálým hostům, kterých máme hodně - jak jim vysvětlit, že oni mohou od nás dostat věrnostní slevu max. 20 - 25%, a někdo "cizí" to dostane za půlku? Stálí hosté jsou velmi cennou skupinou a nemůžeme si dovolit s jejich důvěrou hazardovat.

3/ možná to není hezké, co napíšu - ale každý produkt či služba má svoji cílovou skupinu. Lidé si vybírají místo pro dovolenou nebo víkend tak, aby vyhovovalo jejich životnímu standardu a stylu - když prodám pobyt za 50%, mohou si ho dovolit i ti, kteří by si to normálně dovolit nemohli - a tím opět ohrožují svoji hlavní cílovou skupinu; kromě toho tito "noví" hosté stejně za plnou cenu nikdy nepřijedou

4/ i když by vysoká obsazenost měla být cílem každého hoteliéra, je vždy důležité se zamyslet, zda není lepší mít menší obsazenost za vyšší cenu než nacpat hotel za polovic - a to i z pohledu nároků na provoz hotelu a personál

5/ jsem přesvědčená o tom, že kdo jednou začne prodávat za polovinu či méně, velmi těžko bude v budoucnosti obhajovat své standardní ceny! Se slevami mohou pracovat tak jako tak a nabízet je vhodným skupinám, stálým hostům apod.

6/ suma sumárum - slevové servery jsou z mého pohledu dlouhodobě kontraproduktivní a doufám, že si to majitelé zejména hotelů brzy uvědomí a přestanou prodávat hluboko pod ceny a kazit tak cenovou politiku všem ostatním...

PS. podle mě jediný, kdo na slevových serverech může dlouhodobě vydělat je ten, kdo prodává produkt, do kterého si lidé musí dokupovat další materiál za plnou cenu - pak věřím, že se vyplatí na základní produkt dát velkou slevu. Mějte se fajn a budu ráda, když se diskuse mezi poskytovateli slev ještě více rozproudí!

Článek byl doslovně převzat z webu: <http://webtrh.cz/125443-slevove-servery-lakaji-lakomce-zlodaje>

Zkuste si za slovo „hotel“ dosadit slovo „autoškola“...

Navrhuji, aby ti, kdo mají nějakou zkušenost se slevovými weby, ať už jakoukoli, či mají na věc názor, aby napsali na email AACR svůj příspěvek k otištění v příštích AŠ novinách.

Ondřej Horázný

Budeme živi z dokupovaných hodin?

JUDr. Ing. Ondřej Horázný

Loni v říjnu obdržela AAČR od ÚOHS dopis, kde nám bylo velkoryse navrženo, že pokud stáhneme z našeho webu metodickou pomůcku ke kalkulaci ceny za kurz autoškoly, nebude s námi zahájeno správní řízení s hrozbou sankce až 10 000 000,- Kč. Plný text dopisu najdete zde:

<http://www.asociaceautoskol.cz/informace-a-sluzby-pro-as/asociace-autoskol-nesmi-radit-autoskolam-rozhodl-uohs.html>

Nyní se zdá, že jsme neměli varování ÚOHS uposlechnout a měli jsme místo toho vyhlásit mezi našimi členy sbírku na úhradu hrozící sankce. Možná by to vyšlo levněji, nežli ztráty ke kterým nám nyní dochází! Po odstranění této kalkulace se totiž někteří z nás zcela přestali orientovat v ekonomické realitě a začali nabízet výcvik skupiny B mnohdy levněji, nežli na motorky či mopedy!!! Předtím jsme byli podezřelí ze „zakázané dohody mezi soutěžiteli“. Údajně „jednání ve shodě“ by totiž prý mohlo narušit hospodářskou soutěž! Zdá se, že hospodářská soutěž je dnes zcela bez jakéhokoli narušení...

V poslední době jsme upozorňováni našimi členy na weby různých autoškol, které se zřejmě napříč republikou dohodly na „jednání ve shodě“, které má nejspíš sloužit k jejich krachu. Jinak si nedovedu vysvětlit, jak lze při dodržení zákona a dosažení alespoň nulového zisku zrealizovat výcvik skupiny B za 5 500,- Kč. Ano, máte zrak v pořádku, vidíte tu cenu dobře! Na tyto ceny jsme byli upozorněni našimi členy. Tentokrát už naše trpělivost přetekla. Výkonná rada na svém zasedání 27.2.2012 rozhodla, že na podobná upozornění našich členů budeme napříště reagovat odpovídajícím podnětem na příslušné státní orgány, které jsou kompetentní pro narušení hospodářské soutěže, či šízení zákazníka.

Žáků v autoškolách ubývá 1. proto, že se před 18 lety narodilo méně dětí, 2. proto, že je zima a za 3. proto, že si navzájem krademe podměrečné kapříky na místo toho, abychom počkali, až trochu povyroستou.

Modelová situace: jsou 3 autoškoly a 30 potenciálních žáků na měsíc

1. Všechny autoškoly stojí 10 000 Kč plus minus 1000 Kč. Žáci se rovnoměrně rozdělí, někde 8, někde 10, někde 12 žáků. Všechno je OK. Celková tržba pro všechny autoškoly je 300 000 Kč
2. Nyní všechny autoškoly stojí 15 000 Kč plus minus 1000 Kč. Ze 30 žáků si 8 řekne, že počká. Ostatní se rovnoměrně rozdělí do 3 autoškol. Celková tržba pro všechny autoškoly je 330 000 Kč za podstatně méně práce.
3. Oproti 1. variantě jedna autoškola zlevní na 6 000 Kč, protože se bojí, že bude mít v zimě málo žáků. Ze 30 žáků si 20 řekne, že chce ušetřit a půjdou zrovna sem. Ostatních 10 se rovnoměrně rozdělí do zbylých 2 autoškol. Celková tržba pro všechny autoškoly je 220 000 Kč za stejnou práci. V 1. autoškole všichni odjezdili jen půlku hodin, několikrát propadli a celkem je to stálo dvojnásobek. Zbylé dvě autoškoly si to nenechaly líbit a přihlásily se do slevového serveru za 5 000 Kč. Přihlásilo se mnoho žáků, všichni měli spoustu práce, jenže za tři měsíce neměli na benzín ani na výplaty a divili se, že noví žáci nechodí. Za půl roku všichni zkrachovali. Pak přišel zachránce, kterému se díky šikovnému pozměňovacímu návrhu podařilo zmonopolizovat autoškoly a nabídl jim zaměstnání. Fakt to chcete?

Přečtěte si prosím deník Metro: http://issuu.com/metro.pdf/docs/metro_3101_12/1#print Dozvíte se, že to prý jinak nejde, nežli dělat to, co dělá souseď od konkurence. Ujišťuji Vás, že jsou to kecy, že to jde! Chce to jen trochu profesní hrdosti a dále odvahy říci potenciálnímu žákovi, že za opravdové peníze obdrží opravdovou službu. Nebo snad chcete za 5000 Kč nechat žáka 10x svést v autě, propadnout a potom kasírovat za opravné zkoušky, abyste z něj těch 15 000 Kč vyrazili, a dostali se na vytoužených 500 – 600 Kč za hodinu? Řekněte soi o odpovídající cenu za práci otevřeně! Nebo se chcete dostat na úroveň těch, kdo půjčují peníze na 0% úrok a žijí ze smluvních pokut a pod? Já tedy ne!

Vážení kolegové (a teď prosím ty, jichž se to netýká, aby se neurazili), vzpamatujte se!

ŠKODA CITIGO 2012 - 5ti dvéřová verze do autoškoly?

Vážení kolegové, rádi bychom Vás oslovili ve věci nově připravované ŠKODY CITIGO. Zatím dle všech dostupných informací se vozidlo jeví jako zajímavé pro provozování autoškoly. (Nízká pořizovací cena, nízké náklady na provoz, atd).

Několik z nás uvažuje o výměně vozového parku za tato vozidla a rádi bychom zkusili spojit síly pro dosažení lepších nákupních podmínek. V případě Vašeho zájmu připojit se k naší skupině prosím pište na email: asociace@skolici-stredisko.com Následně Vás budeme informovat o schůzce kde budeme řešit detaily a organizaci.

VR AAČR