

Autoškolské noviny



Červen 2008

*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,

v krátkém sledu dostáváte další Autoškolské noviny, tentokrát v obvyklém rozsahu. Jako hlavní přílohu naleznete publikaci „Změny v dopravních zákonech od 1.4.2008“ od nakladatelství ASPI publishing.

V textu najdete podrobnou analýzu, jak má vypadat výcviková souprava skupiny B+E. Text byl konzultován s ředitelem odboru provozu silničních vozidel ing. Pokorným.

Dále si můžete přečíst příspěvek Pavla Zycha o historii autoškola informací o mladých řidičích a řidičských průkazech na zkoušku v Evropě.

Přečtete si informaci o účasti zástupce AAC na mezinárodní konferenci o výchově řidičů v Londýně.

Autoklub ČR nám poskytl a do budoucna bude poskytovat k otištění články z Metodického zpravodaje autoškol, který vydává na internetu.

Na konci najdete nabídku nového bezpečnostního produktu od firmy KRO-MEL.

Probíhá jednání se společností Agados s.r.o. ohledně doporučení modelů přívěsů vhodných pro výcvik skupiny B+E. Podrobnosti připravujeme do příštího čísla a na web.

Výkonná rada AA ČR

Zlepšení chování řidičů a silniční infrastruktury: Ovlivňování chování řidičů prostřednictvím sankcí ^{*)}

Ve svém příspěvku bych se rád zaměřil na otázku, kterou, ačkoliv ji osobně považuji za velice významnou, v dosavadních diskuzích o právní úpravě provozu na pozemních komunikacích vždy výrazně zastíňoval systém bodového hodnocení řidičů. Změn účinných od 1. června 2006 v této oblasti přitom bylo podstatně víc. Mezi ně patří také zcela nová úprava přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Svou pozornost zaměřím právě na sankce, které tato úprava předpokládá, a na to, v čem lze spatřovat klady a zápory nové právní úpravy z pohledu ovlivňování chování účastníku provozu.

1. Sankce a jejich účel

Pro dokreslení mého příspěvku považuji za nezbytný drobný exkurz do problematiky účelu, který je ukládáním sankcí obecně sledován. Tímto účelem je především výchovné působení a prevence, a to jak prevence individuální, tak i generální. V rámci individuální prevence jde především o působení na pachatele samotného, a to v tom smyslu, aby se do budoucna páchání protiprávních jednání vyvaroval. Současně se tím generálně působí i na ostatní potencionální pachatele. Újma působená skrze uloženou sankci pachateli přestupku tedy není a nemá být odplatou za jeho protiprávní jednání, ale pouhým prostředkem k dosažení účelu sankce.

Při zákonném vymezení a následně i při ukládání sankcí musí být zcela bezesporu dodržena zásada subsidiarity trestně správního postihu. To znamená, že k postihu v rámci řízení o přestupku, který je obviněním trestní povahy ve smyslu článku 6 Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod a zřejmě i ve smyslu Listiny základních práv a svobod, by ukládaná sankce neměla být přísnější, než vyžaduje dosažení jejího účelu, a že by měla následovat teprve tehdy, kdy jiná opatření nesankční povahy selhávají. Současně by ale neměla být ani mírnější, než je nezbytné pro dosažení jejího účelu, neboť i tím by se uložená sankce mýjela účinkem. Proto by také při ukládání sankce měl být vždy uplatněn princip individualizace, zohledňující veškeré aspekty protiprávního jednání, včetně osoby jeho pachatele přestupku.

Svůj preventivní účel může splnit pouze sankce, která je spravedlivá. V opačném případě, je-li uložena sankce nespravedlivě přísná, sice může být za cenu nepřiměřeného zásahu do pachatelových práv a osobních poměrů dosaženo preventivního působení, avšak generální prevence je neúčinnou, neboť veřejnost v tomto případě spíše bude projevovat s pachatelem soucit a mít k němu sympatie. Generální prevence se nahrazuje odstrašením. Problémem neadekvátních a likvidačních sankcí se ostatně ve své judikatuře podrobně zabýval i Ústavní soud ČR, když konstatoval, že pokutu lze považovat za zásah s ústavněprávní dimenzí, a to v případě, pokud zasahuje do majetkových poměrů jedince se značnou intenzitou.¹

2. K současnému pojetí sankcí za přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu

S účinností od 1. července 2006 zákonodárce přistoupil k výraznému omezení správního uvážení správních orgánů, které o přestupcích proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích rozhodují. Sankce za tyto přestupky jsou podle současné právní úpravy stanoveny vždy nejen horní hranicí, jak tomu bylo i dříve, ale nově také hranicí dolní. To znamená, že za přestupek se ve správním řízení vždy uloží pokuta v pevně daném rozmezí od - do. I za nejméně závažné přestupky spáchané v provozu na pozemních komunikacích, pokud nebyly projednány v blokovém řízení, se vždy ukládá pokuta nejméně 1.500 Kč. Stanovení dolních, minimálních sankcí, pod které nelze ukládanou sankci snížit, se ale zdaleka

^{*)} Tento příspěvek zazněl v rámci vystoupení autora na mezinárodní konferenci „BRNOSAFETY 2007 - Cesta k bezpečné silniční dopravě“, která se uskutečnila v Brně dne 11. června 2007 v rámci doprovodného programu 7. ročníku mezinárodního veletrhu osobních automobilů AUTOSALON BRNO 2007. Konferenci pořádaly Veletrhy Brno, a.s. pod záštitou člena Výboru pro dopravu Evropského parlamentu Petra Duchoně, za spolupráce Centra dopravního výzkumu v Brně.

¹ Jedná se o nálezy Ústavního soudu ČR, publikované pod č. 405/2002 Sb. a č. 300/2004 Sb., které se týkaly sankcí podle stavebního zákona. V těchto případech se došlo ke zrušení dolních hranic pokuty ve výši 500.000 Kč, resp. 200.000 Kč, které Ústavní soud označil za likvidační.

netýká jen pokut. Platí to i pro zákazy činnosti, jejichž ukládání zákon navíc předpokládá v podstatně větším počtu případů než právní úprava předchozí. Jestliže je za určitý přestupek podle § 22 zákona o přestupcích stanoven jako sankce i zákaz činnosti, platí obdobně totéž, co již bylo uvedeno výše. Zákaz činnosti se v takovém případě uloží obligatorně v pevně stanoveném rozmezí od - do.

Rovněž je zákonem výrazně omezena možnost uplatnit zkrácené blokové řízení. Je totiž stanoveno, že přestupek, za který se podle tohoto zákona ukládá zákaz činnosti, nelze projednat v blokové řízení. Toto ustanovení, jež zřejmě bylo vedeno snahou o omezení korupce, je v rovině přestupkového práva ojedinělým.

Praktické zkušenosti však ukazují, že nová právní úprava přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu a sankcí za ně ukládaných je v řadě ohledů problematická.² Jak ukazují dosavadní zkušenosti mnohých správních úřadů, přibyla v rámci správního řízení k projednání řada případů, které dříve řešila Policie ČR nebo obecní policie přímo po spáchání přestupku v blokovém řízení. Z důvodu výše zmíněné omezení možnosti uplatňovat toto zkrácené řízení, což znamená nutnost provést procesně mnohem komplikovanější "klasické" správní řízení. S tím je pochopitelně spojen nárůst pracnosti, což se ve svém důsledku může projevit na vnímání sankcí a zejména na generální, ale i na individuální prevenci negativně. Od spáchání přestupku do pravomocného uložení mnohdy uplyne řada měsíců. Pokud je tato doba ještě delší, dojde k tomu, že po uplynutí roku od spáchání přestupku odpovědnost pachatele za přestupek zaniká a takový přestupek již nelze ani projednat, ani sankcionovat. Čím později a s čím menší pravděpodobností je sankce ukládána, tím víc klesá její preventivně výchovný účinek. Řidiči pak nejsou motivováni k tomu, aby pravidla provozu dodržovali. Řada sankcí, zejména v případě dolních hranic pokut, se navíc jeví jako neadekvátní a příliš přísná, znemožňující jejich řádnou individualizaci. To ale neznamená paušální odmítnutí dolních hranic sankcí, zejména pokut. Stanovení dolních hranic sankcí, ať již pokut nebo zákazů činnosti, nevyvolává samo o sobě protiústavnost právní úpravy. I Ústavní soud ve svých výše citovaných nálezech konstatoval, že stanovením dolních hranic pokut je sledován v zásadě legitimní cíl, neboť tím daleko zřetelnějším způsobem umožňuje odlišit závažnost či nebezpečnost těch kterých typů protiprávních jednání. I omezení správního uvážení Ústavní soud vnímá částečně pozitivně, neboť se tím sjednocuje praxe správních orgánů, omezuje se prostor svévolné či korupcí ovlivněné jednání. Na druhou stranu to však nutně znamená jistou míru paušalizace závažnosti protiprávního jednání a omezuje možnost individualizace ukládané sankce.

Na chování řidičů má vliv víc než hrozba vysoké sankce a následně bodů v bodovém hodnocení očekávání, že jejich prohřešek proti pravidlům provozu bude s velkou pravděpodobností odhalen a následně také postižen. S tím souvisí především efektivní kontrola a dohled nad bezpečností a plynulostí provozu. V tomto směru jistě bylo přínosem posílení pravomocí obecní policie, ke kterému v loňském roce došlo. Svůj význam má i zavádění nových technologií dohledu na bezpečnost provozu, zejména automatizovaných systémů pro měření rychlosti v úsecích, kde řidiči často jezdí rychlostí nepřiměřenou. Tyto systémy však nemají práci policie a jiných orgánů dohledu nahrazovat, ale efektivně doplnit. Fyzickou přítomnost policie přímo v provozu nemohou a ani nesmí nahradit, a to nejen kvůli často diskutovanému problému dovolávání se práva odmítnout podání vysvětlení či svědecké výpovědi ve prospěch sebe samého či osoby blízké. Případné prokázání viny ze spáchání přestupku je totiž i v takovém případě možné, jak jednoznačně plyne i ze soudní judikatury.³ Možnost odmítnout svědeckou výpověď či podání vysvětlení je jedním z významných pilířů práva na soudní a jinou právní ochranu podle Listiny základních práv a svobod. Prolomením tohoto práva prostým zákonem by s největší pravděpodobností došlo k porušení ústavního pořádku ČR. Je proto významným úkolem pro všechny zainteresované nalézt takové legislativní řešení, které bude nejenom funkční, ale současně i ústavně konformní. Prostor proto bezesporu bude v rámci vyhodnocování účinnosti zákona, ke kterému by mělo dojít po 1. červenci 2007.

² Blíže viz např. Kněžínek J.: O pojetí sankcí podle § 22 zákona o přestupcích, časopis Právní zpravodaj č. 11/2006

³ Zde lze odcitovat jednoznačný názor Nejvyššího správního soudu, který byl vysloven v rozhodnutí, publikovaném ve Sbírce rozhodnutí Nejvyššího správního soudu pod č. 309: „Z ustanovení § 60 odst. 1 zákona ČNR č. 200/1990 Sb., o přestupcích, nelze dovozovat, že odpovědnosti za spáchaný přestupek je možno se zbavit pouhým odkazem na to, že přestupek spáchala osoba účastníkovi blízká, bez toho, že by námitka tuto osobu identifikovala. Přenášeli-li někdo odpovědnost za spáchání přestupku na jinou osobu, nemůže být nucen k identifikaci pachatele, musí však být srozuměn s tím, že správní orgán může vycházet z ostatních důkazů a bude hodnotit, zda tyto důkazy jsou samy o sobě dostatečně průkazné k identifikaci pachatele přestupku.“

Výcviková souprava skupiny B+E

Ing.Mgr.Ondřej Horázný

Zákon č.374/2007 Sb. přináší nutnost pořídit si pro skupinu B+E do konce roku 2008 nová výcviková vozidla. Abychom mohli přesně sestavit výcvikovou soupravu je třeba vycházet z podmínek tří zákonů.

- zákon č.247/2000 Sb., příloha č.2
- zákon č.361/2000 Sb., §81
- zákon č. 56/2001 Sb. a prováděcí vyhláška č.341/2002 Sb.

1. Výcvikové vozidlo definované v zákoně č. 247/2000 Sb.

Příloha 2

Praktický výcvik v řízení vozidla a zkouška z praktické jízdy se provádí na vozidle **splňujícím požadavky příslušné skupiny nebo podskupiny řídičského oprávnění** podle zvláštního právního předpisu (zákon č. 361/2000 Sb)., pokud není dále stanoveno jinak, a splňujícím dále

- g) **pro skupinu B+E** s jízdní soupravou tvořenou motorovým vozidlem uvedeným v písmenu f) a **přípojným vozidlem o největší povolené hmotnosti nejméně 1000 kg** a jehož **konstrukční rychlost je nejméně 100 km.h⁻¹**, **pokud se nejedná o jízdní soupravu, k jejímuž řízení opravňuje řídičské oprávnění skupiny B**; přípojným vozidlem musí být uzavřené skříňové těleso o šířce a výšce odpovídající alespoň šířce a výšce motorového vozidla; uzavřené skříňové těleso může být užší než je motorové vozidlo, pokud je výhled dozadu možný pouze za použití vnějších zpětných zrcátek motorového vozidla. **Při zkoušce z praktické jízdy** musí být **okamžitá hmotnost** přípojného vozidla **nejméně 800 kg**.

Slova v návěti přílohy „*splňujícím požadavky příslušné skupiny nebo podskupiny řídičského oprávnění podle zvláštního právního předpisu*“ znamenají, že se nemůže jednat o jakoukoli soupravu dle písmene g), ale pouze o takovou soupravu, k jejímuž řízení se **vyžaduje řídičské oprávnění skupiny B+E**. Další tučně zvýrazněný text zdůrazňuje, že se nesmí jednat o soupravu, k jejímuž řízení postačuje pouze skupina B. Parametry jednotlivých vozidel a soupravy musíme tedy ještě porovnat s údaji pro řízení skupiny B+E v § 81 zákona č.361/2000 Sb.

2. Řídičské oprávnění skupiny B+E v zákoně č. 361/2000 Sb.

§81

(4) Řídičské oprávnění skupiny B opravňuje k řízení

a) **motorových vozidel**, s výjimkou vozidel uvedených v odstavcích 2, 3 a motocyklu o výkonu nad 25 kW nebo s poměrem výkon/hmotnost přesahujícím 0,16 kW/kg nebo motocyklu s postranním vozíkem a s poměrem výkonu/hmotnost přesahujícím 0,16 kW/kg, **jejichž maximální přípustná hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg a s nejvýše 8 místy k sezení, kromě místa řidiče**; k tomuto motorovému vozidlu smí být připojeno přípojně vozidlo o maximální přípustné hmotnosti nepřevyšující 750 kg,

b) traktorů a pracovních strojů samojízdných, jejichž maximální přípustná hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg,

c) **jízdních souprav složených z motorového vozidla podle písmene a) nebo b) a přípojného vozidla, pokud maximální přípustná hmotnost soupravy nepřevyšuje 3 500 kg a maximální přípustná hmotnost přípojného vozidla nepřevyšuje pohotovostní hmotnost motorového vozidla.**

(10) Řídičské oprávnění skupiny B + E opravňuje k řízení jízdních souprav složených z motorového vozidla uvedeného v odstavci 4 a přípojného vozidla, pokud nejde o jízdní soupravu podle odstavce 4 písm. c).

Souprava pro výcvik skupiny B+E aby vyhovovala podmínkám zákona č.361/2000 Sb., tedy bylo pro ni potřeba řídičské oprávnění B+E musí splňovat jednu z následujících podmínek:

- a) **souprava vozidel, která nebude přesahovat 3500 kg maximální přípustné hmotnosti a současně**

maximální přípustná hmotnost přípojného vozidla bude stejná nebo větší než pohotovostní hmotnost motorového vozidla.

- b) **souprava vozidel, která bude přesahovat 3500 kg** maximální přípustné hmotnosti. (Toto je jistě snažší pokud jde o počítání hmotností. Jako tažná vozidla připadají v úvahu různé dodávky, SUV, MPV a podobné větší a výkonnější vozy.)

3. Požadavky na spojitelnost vozidel do souprav - vyhláška č.341/2002 Sb.

Prováděcí vyhláška k zákonu č. 56/2001 Sb., tedy vyhláška č.341/2002 Sb. definuje technické požadavky na spojitelnost vozidel do souprav takto:

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

Okamžitá hmotnost jízdní soupravy nesmí být větší než největší povolená hmotnost jízdní soupravy stanovená při schválení technické způsobilosti tažného vozidla

Pro spojování vozidel do jízdních souprav s přípojnými vozidly kategorií O1 a O2 platí :

„okamžitá hmotnost přívěsu kategorie O2 nesmí být větší než největší povolená hmotnost brzděného přípojného vozidla stanovená pro tažné vozidlo, která je uvedena v technickém průkazu a osvědčení o registraci tažného vozidla, za podmínky, že největší povolená hmotnost takového přípojného vozidla není větší než největší povolená hmotnost tažného vozidla u vozidel kategorií M1 a N1 a 1,5násobek největší povolené hmotnosti tažného vozidla u vozidel kategorií M1G a N1G.“

U souprav budeme vždy omezeni požadavky na spojitelnost vozidel dle vyhlášky č.341/2002 Sb.! Vždy bude třeba si vzít k ruce technické průkazy jak tažného vozidla, tak přívěsu.

Příklad soupravy, která nepřesahuje max.přípustnou hmotnost 3500 kg:

Tažné vozidlo: VW Golf 1,9 TDI 77 kW má pohotovostní hmotnost 1251 kg, maximální přípustnou hmotnost 1890 kg a maximální přípustnou hmotnost přívěsu 1400 kg.

Přívěs: maximální přípustná hmotnost od 1251 kg do 1890 kg. U zkoušky musí být naložený na minimálně 800 kg, maximálně 1400 kg okamžité hmotnosti.

Bude nutno respektovat následující matematické vzorce, vyplývající z požadavků všech tří právních předpisů:

Pv ... pohotovostní hmotnost vozidla
Ov ... okamžitá hmotnost vozidla
Mv ... maximální přípustná hmotnost vozidla

Pp ... pohotovostní hmotnost přívěsu
Op ... okamžitá hmotnost přívěsu
Mp ... maximální přípustná hmotnost přívěsu

Mp > 1000 kg a současně **Pv =< Mp** a současně **Op <= Mp** dle TP vozidla a současně platí:

- **pro vozidla M1 a N1: Mp <= Mv**
- **pro vozidla M1G a N1G: Mp = M < 1,5 x Mv**

Pozor! V zákoně č.361/2000 Sb. je použit termín „pohotovostní hmotnost“ a ve vyhlášce č. 341/202 Sb. termín „provozní hmotnost“.

Vztah mezi nimi je tento: pohotovostní hmotnost + 75 kg = provozní hmotnost.

ČESKÉ AUTOŠKOLY VČERA A DNES

Ing.Pavel Zych

V loňském roce oslavily české autoškoly celkem v tichosti významné výročí sta let od vzniku první české autoškoly. Tou byla autoškola založená automobilkou Laurin & Klement v Mladé Boleslavi. Brzy potom, ještě v předválečném období, následovaly další automobilní školy. Dnes již asi žádný z tehdejších žáků a učitelů není mezi námi, takže si nemůžeme nechat vyprávět o tom, jaké to bylo v autoškolách za našich dědečků, či spíše pradědečků. Náhodou se mi však dostala do rukou zajímavá brožura, v podstatě informační materiál jedné takové školy. S řadou zajímavých informací, které vypovídají o mnohém z tehdejší doby. Ačkoli nás od této doby dělí desítky let, přesto je patrné, jak mnoho společného přetrvalo do současnosti. Konec konců, posuďte sami.

Již první autoškoly řešily problém neserióznosti a klamání zákazníků spočívající např. v nepravdivých údajích o historii a zkušenostech školy.

„Toto uvádějí, aby uvedly veřejnost v omyl, že jsou to již staré, osvědčené a důvěryhodné ústavy. Podotýkáme, že téměř všechny tyto školy založeny byly našimi vyučenci neb zaměstnanci a těmto nepodařilo se až dosud napodobiti náš vzorně zřízený ústav i naši vyučovací metodu.“

Současně však nabízejí i obranu, která je tolik podobná té, jakou doporučujeme žákům nyní.

„Dříve, než se někdo rozhodne vstoupiti do některé školy, což jest věcí důvěry, necht' navštíví náš ústav a prohlédne si všechny místnosti s celým zařízením. Doporučujeme, aby každý navštívil také ostatní zdejší školy a přesvědčil se, zda poskytnou P.T. zájemcům to, co v prospektech jim slíbují.“

Autoškola se rovněž snažila hned v počátku rozptýlit případné obavy zájemců z toho, že by snad nemuseli výcvik kvůli jeho obtížnosti zvládnout.

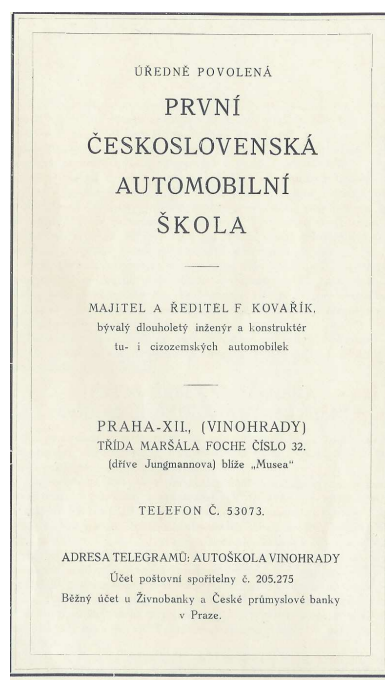
„Výklady o theorii dějí se takovým způsobem, že i ten, kdo nemá vůbec žádných znalostí nejen o automobilu, ale o strojnictví vůbec, musí pochopit vše, co se mu v přednáškových hodinách podává.“

Z uvedeného je také patrné, že výuka teorie byla považována za logickou a nezastupitelnou součást přípravy řidičů. Nikoliv tedy za zbytečnost, která jen autoškoly i žáky nepříjemně zdržuje od užitečnější práce. To je ale nyní dosti nepochopitelný názor, který se občas objevuje. Myslím, že již tehdy chápali přípravu řidiče jako komplexní záležitost a nikoli jen jako mechanickou přípravu ve šlapání pedálů a točení volantem. A to v době, kdy provoz na silnicích byl minimální.

Vybavení tehdejší autoškoly a její zázemí by mohla nepochybně závidět nejedna současná.

„Veliká, prostorná přednášková síň je zařízena hygienicky. Je pečlivě větrána, dobře denním světlem osvětlována, v zimě příjemně vytápěna. Školní dílny jsou rozsáhlé a opatřeny moderními obráběcími stroji a vším potřebným nářadím. Konají se cvičení v opravách jednotlivých poruch, jež se při jízdách vyskytují. Tak se zabraňuje bezradnosti, již je řidič vystaven např. na silnicích, nebylli dostatečně v opravách vycvičen.“

Již v této době byl jistě jednoznačně zastáván názor, že výcvik řidiče má být postupný, nikoliv bez jakékoliv přípravy rovnou za volant. A potom žákovi rovnou vynadat, že má nehospodárný způsob jízdy a že šterk, kterým projel ničí spodek vozidla. (První hodina jízdy žákyně v jedné nejmenované autoškolě v Praze.) První trenážer, zdá se, nebyl výmyslem svazarmovských autoškol.



„Před cvičením jízdy na silnici učí se žáci řadit rychlosti na demonstračním automobilu při běžícím motoru v před náškově síni, aby si zvykli vyčkati na vhodný okamžik přechodu na rychlost vyšší neb nižší a sluchem poznávali nevhodnější otáčky motoru což jest zvláště důležité pro žáky bez předchozích technických znalostí.“

Autoškola si zakládala i na svém vozovém parku.

„Žák se cvičí denně na moderních vozech nejnovějších typů, neboť jen na takových vozech je možno naučiti se dokonalému ovládnání vozu a ne na vozech rozbitých a starých.“

Informační brožura ubezpečuje zájemce i o tom, že vynaložené peníze nejsou vyhozenými. Tedy něco v tom smyslu, že nejlevnější se může náležitě prodražit....

„Ujišťujeme, že ten obnos, který se věnuje na vycvičení žáka v našem ústavě na spolehlivého řidiče, se velmi brzo několikrát zaplatí tím, že se ušetří velmi mnoho např. na gumách, benzínu, oleji a různých náhradních dílech, jichž jest třeba při neodborném zacházení s vozem, nehledě snad k rozčilování a ztrátě času.“

Učební osnova byla velmi podrobná a dělila se na díl technický a praktický. Náplň technického dílu dnes přeci jen místy vyvolá úsměv na rtech.

„Motorový vůz v historii, úvod do konstrukce, výkresy, materiály, strojní součásti, motor, spojky, pohon, převodová skříně, nápravy, brzdý, pedály, rám a pera, nádržka, kola a obruče, osvětlování atd.“

Díl praktický byl s našimi současnými osnovami velmi podobný.

„Příprava před jízdou, roztočení motoru, rozjždění vozu, cvičení v jízdě a přepínání rychlostí, jízda v rovině, do kopce a s kopce, zacházení se spojkou a brzdami, jízda v zatáčkách a blátě, jízda živými třídami města, jízda noční, odstranění menších defektů na cestě, výměna poškozených pneumatik, uložení vozu po jízdě.“

Podmínky potřebné pro přijetí žáka do autoškoly byly podobné těm dnešním; u některých položek bychom si ale asi dnes lámali hlavu, co že to máme vlastně přinést.

„K zápisu je nutno předložit: domovský list, křestní list, vysvědčení zachovalosti, vysvědčení lékařské od našeho školního lékaře, tři fotografie visitkového formátu.“

A nakonec to nejdůležitější – ceník. Tak tento by nám asi dnes neprošel. Všimněte si zejména poslední položky.

A) kurs denní společný Kč 760,-

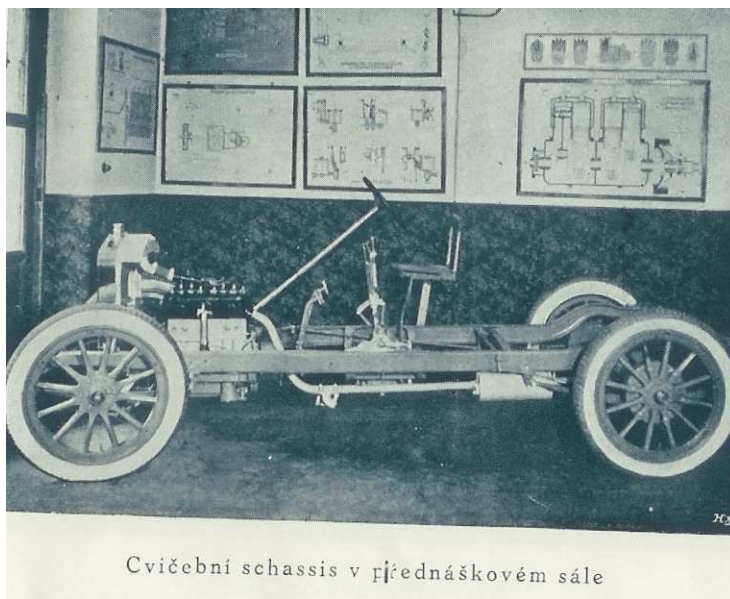
B) kurs pro jednotlivce (tzv. jezdců ze záliby, kteří jsou samostatně vyučováni)... Kč 1500,-

C) kurs večerní společný..... Kč 760,-

D) kurs pro dámy Kč 1800,-

Ani správný poplatek za zkoušku není úplnou novinkou v českých zemích.

„Za zkušební taxu u zemské správy politické a zkušební poplatek se platí zvláště Kč 150,-.“



Cvičební schassis v přednáškovém sále



Žáci na vyjízdce

Mladí řidiči

Řidičský průkaz na zkoušku – základní přehled v Evropě

a) obecně

- vážné dopravní nehody v noci jsou u mladých řidičů 4x četnější než ve dne,
- riziko zavinit vážnou dopravní nehodu se u mladých řidičů exponenciálně zvyšuje s počtem spolujezdců ve vozidle,
- Mladí muži ve věku do 24 let mají v Evropě 3x vyšší pravděpodobnost zemřít v důsledku dopravní nehod než ženy stejné věkové skupiny,
- Ve věkové skupině do 29 let je úmrtí v důsledku dopravních nehod druhou nejčastější příčinou úmrtí,
- v Evropě ve věkové kategorii osob do 24 let tvoří 44% usmrcených v důsledku dopravních nehod osoby v osobních automobilech, 31% chodci, 11% cyklisté a 7% motocyklisté,
- Ve věkové skupině 15 – 19 let je četnost úmrtí v důsledku dopravních nehod čtyřnásobní oproti úmrtí v důsledku násilí, pětinašobná oproti utonutí, osminásobná oproti úmrtí v důsledku leukémie, dvanáctinásobná oproti úmrtí v důsledku válek a třináctinásobní oproti úmrtí v důsledku pádů.

b) mladí řidiči a alkohol a drogy

- riziko zavinit dopravní nehodu jako mladý řidič ve věku do 25 let pod vlivem alkoholu je minimálně 3x vyšší než zavinit dopravní nehodu pod vlivem alkoholu jako řidič ve věku nad 25 let,
- riziko zavinit smrtelnou dopravní nehodu jako mladý řidič ve věku do 20 let pod vlivem alkoholu je minimálně 5x vyšší než zavinit dopravní nehodu pod vlivem alkoholu jako řidič ve věku nad 30 let,
- Mladý řidič s 0,3 promile alkoholu v krvi vezoucí dva spolucestující je 34x více vystaven riziku být účastníkem dopravní nehody než řidič ve věku 30 let a výše s 0,00 promile alkoholu v krvi vezoucí 1 spolucestujícího
- Ve věkové skupině 20 – 24 let je četnost úmrtí v důsledku dopravních nehod dvanáctinásobná oproti úmrtí v důsledku konzumace drog,
- nejvíce dopravních nehod pod vlivem alkoholu osobních automobilů v České republice zavíní muži ve věku 19 – 27 let, při těchto nehodách utrpí nejvíce osob újmu na zdraví,

Zdroj: World Report on Road Traffic Injury Prevention, WHO, 2006
 Youth and Road Safety in Europe, WHO EURO, 2007
 Policie ČR, ŘSDP PP ČR
 Improving the Safety of Young Road Users, EHK OSN, 2007

c) Systém řidičského průkazu na zkoušku v některých státech bez rozdílu jeho formy

| Systém řidičského průkazu na zkoušku bez rozdílu jeho formy (ANO/NE) | |
|---|-----|
| Stát | |
| Belgie | NE |
| Dánsko | NE |
| Estonsko | ANO |
| Finsko | ANO |
| Francie | ANO |
| Irská republika | NE |
| Izrael | ANO |
| Lotyšsko | ANO |
| Lucembursko | ANO |
| Maďarsko | ANO |
| Nizozemí | NE |
| Norsko | ANO |
| Portugalsko | ANO |
| Rakousko | ANO |
| Severní Irsko | ANO |
| Slovensko | NE |
| Slovinsko | ANO |
| SRN | ANO |
| Španělsko | ANO |
| Švédsko | ANO |
| Velká Británie | ANO |

d) Forma řidičského průkazu na zkoušku

| Stát | Platí pro skupiny, případně podskupiny, řidičských oprávnění | Druh omezení | Platnost omezení |
|----------|--|---|---|
| Estonsko | A1, A, B, B1 a C1 | <ul style="list-style-type: none"> • zákaz jízdy s přívěsem, • nejvyšší dovolená rychlost 70 km/h na všech silnicích mimo obec, • BAC 0,00 promile, • nejvyšší povolená hmotnost vozidla 7500 kg, • speciální označení vozidla • před získáním „plného“ řidičského oprávnění nutnost absolvovat lékařskou prohlídku a novou praktickou a teoretickou zkoušku. | 2 roky Možnost prodloužení o 2 roky pokud se řidič dopustí více dopravních přestupků |
| Finsko | pro všechny skupiny řidičských oprávnění | <ul style="list-style-type: none"> • tvrdší postih v případě přestupků, • pro získání „plného řidičského průkazu“ nutné absolvovat 12 hodin v autoškole (4 hodiny teorie + 8 hodin praktické jízdy) | 2 roky absolvování speciálního výcviku; lze automaticky prodloužit, pokud se držitel nezúčastní speciálního výcviku nebo se dopustí 2 dopravních přestupků v průběhu jednoho roku nebo 3 dopravních přestupků v průběhu 2 let. Toto prodloužení zkušební doby není časově omezeno |
| Francie | pro všechny skupiny řidičských oprávnění | <ul style="list-style-type: none"> • nejvyšší dovolená rychlost na dálnicích 110 km/h tam, kde je dovoleno 130 km/h, • nejvyšší dovolená rychlost na dálnicích 100 km/h tam, kde je dovoleno 110 km/h, • nejvyšší dovolená rychlost 80 km/h mimo obec, • možnost označení vozidla bílým písmenem „A“ v červeném poli | 2 roky |
| Izrael | Všechny skupiny řidičských oprávnění | <ul style="list-style-type: none"> • označení vozidla, • prvních 6 měsíců musí být ve vozidla přítomna osoba, která je držitelem řidičského oprávnění po dobu nejméně 5 let, • přísnější postih v případě přestupků, spojený s bodovým systémem hodnocení řidičů, • pro získání | 2 roky |

| | | | |
|---------------|---|--|--|
| | | „plnohodnotného“ řidičského oprávnění je nutno absolvovat speciální kurs | |
| Lotyšsko | Všechny skupiny řidičských oprávnění | <ul style="list-style-type: none"> nejvyšší dovolená rychlost 80 km/h na všech druzích pozemních komunikací mimo obec | 2 roky |
| Lucembursko | A a B | <ul style="list-style-type: none"> nejvyšší dovolená rychlost 75 km/h mimo obec, nejvyšší dovolená rychlost 90 km/h na dálnicích, přísnější postih, označení vozidla bílým písmenem „L“ v červeném poli | absolvování speciálního výcviku na polygonu v Colmar-Berg (viz fotodokumentace v příloze) - 90 minut teorie + 6 praktických lekcí po 45 minutách (mizí omezení rychlosti), jinak obecně 2 roky |
| Maďarsko | A1, A, B, C a D | <ul style="list-style-type: none"> zákaz přepravy osob u skupin A1 a A, zákaz jízdy s přívěsem u skupin B, C a D, při třetím přestupku v období dvou let je řidičské oprávnění odebráno a přestupce musí znovu absolvovat výcvik a praktickou a teoretickou zkoušku | 2 roky, možno prodloužit o další 1 rok |
| Norsko | B | <ul style="list-style-type: none"> nová teoretická a praktická zkouška v případě dopuštění se závažných přestupků; jinak žádná specifická omezení | 2 roky, možno prodloužit o další 2 roky v případě častých závažných přestupků |
| Portugalsko | pro první získanou skupinu řidičského oprávnění | <ul style="list-style-type: none"> žádná specifická omezení, pouze označení vozidla | 2 roky |
| Rakousko | A, B, C1, C a D | <ul style="list-style-type: none"> BAC 0,1 promile, absolvování pokračovacího výcviku, | 2 roky možnost prodloužení v případě zavinění dopravní nehody nebo více přestupků třikrát o jeden rok |
| Severní Irsko | Všechny skupiny řidičských oprávnění | <ul style="list-style-type: none"> řidič nesmí získat více jak 6 trestných bodů po dobu 2 let, nejvyšší dovolená rychlost 72 km/h na všech druzích pozemních komunikací mimo obec, nejvyšší BAS 0,8 promile, označení vozidla písmenem „R“ | 2 roky (zprísněné bodové hodnocení) a 1 rok pro ostatní omezení |
| SRN | A1,A, B a C+E | <ul style="list-style-type: none"> limitovaný počet dopravních přestupků (1x A nebo 2xB) povolená hranice alkoholu 0,00 | 2 roky možnost prodloužení o další 2 roky v případě zjištění alkoholu |
| Španělsko | Všechny skupiny | <ul style="list-style-type: none"> 80 km/h na dálnicích a | 2 roky |

| | | | |
|----------------|--------------------------------------|---|--------|
| | řidičských oprávnění | silnicích mimo obec, • označení vozidla bílým nebo zeleným písmenem „L“ na vozidle | |
| Švédsko | A a B | • žádná specifická omezení; nová teoretická a praktická zkouška v případě dopuštění se závažných přestupků, za které je odebráno řidičské oprávnění • speciální označení vozidla | 2 roky |
| Velká Británie | Všechny skupiny řidičských oprávnění | • řidič nesmí získat více jak 6 trestných bodů po dobu 2 let | 2 roky |

e) Doporučení zprávy Výzkumného střediska Evropské konference ministrů dopravy (ECMT/CEMT) „Mladí řidiči: Cesta k bezpečnosti“ z roku 2006

- zvýšit povědomí o problematice dopravních nehod prostřednictvím kampaní ve sdělovacích prostředcích,
- přijímat legislativní opatření zaměřené na mladé řidiče a na problémy, které se u nich vyskytují – překračování nejvyšší dovolené rychlosti, alkohol, drogy a nepoužívání bezpečnostních pásů,
- Zvýšit četnost jízdy pod dohledem (accompanied driving) před získáním řidičského oprávnění,
- zavedení omezení pro mladé, začínající řidiče,
- provádět policejní kontroly zaměřené na mladé řidiče a zavádět restriktivní opatření jako je řidičský průkaz na zkoušku nebo bodový systém,
- zlepšovat výcvik a zkoušky žadatelů o řidičská oprávnění,
- zajistit kvalitní hromadnou dopravu v noci o víkendech a diskotéky s cílem předcházet řízení pod vlivem alkoholu

Zdroj: Young Drivers: The Road to Safety, ECMT/CEMT Transport Research Centre, 2006

SAFEX 2008 – Driver Education World Conference

Ing.Mgr.Ondřej Horázný

Dne 17.5. – 18.5.2008 se v Londýně konala světová konference o výchově řidičů pořádaná IVV – International Association for Driver Education (Mezinárodní asociace pro výchovu řidičů). Konference se z České republiky účastnili dva zástupci – za AAČR Ondřej Horázný a jako řešitel projektu TWIST Roman Budský.

Přílet do Londýna byl v pátek 16.5. odpoledne. Následovala cesta do hotelu a uvítací recepce. Hned v sobotu ráno začal v 9:30 maraton přednášek, který trval s přestávkami až téměř do 18 hodin. V neděli opět totéž od 9:30 do 14:00. Poté bylo několik hodin na individuální program – prohlídka Londýna. Večer bylo slavnostní zakončení s večeří na lodi s vyjížděnkou po Temži. Ráno následoval přesun do Prahy.

Celý program byl velmi náročný, vše v angličtině, nic se do jiných řečí netlumočilo. Velká část témat se týkala problematiky výcviku a nehodovosti mladých řidičů. Některé přednášky byly naopak o starších řidičích. Velmi zajímavé bylo používání metod „koučinku“ při výcviku. Ve Velké Británii a v Irsku není povinná autoškola, základem toho, co se učí je zkouška. Přesto mají například v Irsku velmi zajímavě propracovanou teoretickou přípravu budoucích žáků, která je prováděna nejen ve školách, ale mimo jiné i ve věznicích (chystám podrobnější informaci). Systém je sponzorován pojišťovnami. Asi se jim to vyplatí...

Celkově se dá říci, že atmosféra byla velmi přátelská a podařilo se navázat řadu zajímavých kontaktů z našeho oboru.

Po skončení kongresu jsme podali přihlášku do IVV a stali se tak řádnými členy této mezinárodní organizace.

Materiál převzatý z Metodického zpravodaje autoškol číslo 61.

MZA 61/07 – školení řidičů

Školení řidičů tzv. „referentských vozidel.

Školení řidičů tzv. „referentských vozidel“ podle nového Zákoníku práce.

Zákoník práce upravuje školení zaměstnanců o právních a ostatních předpisech, týkajících se bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Neobsahuje žádná specifická ustanovení, která by upravovala školení řidičů, kteří v pracovně právním vztahu řídí motorová vozidla a na která se nevztahuje zákon č. 247/2000 Sb., (§ 48) o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, ve znění pozdějších předpisů.

Ze znění zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce se na školení o bezpečnosti práce a ochrany zdraví při práci vztahují následující ustanovení“

- **§ 37 odst. 5** – Při nástupu do práce musí být zaměstnanec seznámen s pracovním řádem a s právními a ostatními předpisy k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, jež musí ve své práci dodržovat. Zaměstnanec musí být také seznámen s kolektivní smlouvou a vnitřními předpisy.
- **§ 103 odst. 2** – Zaměstnavatel je povinen zajistit zaměstnancům školení o právních a ostatních předpisech k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, které doplňují jejich odborné předpoklady a požadavky pro výkon práce, které se týkají jimi vykonávané práce a vztahují se k rizikům, s nimiž může přijít zaměstnanec do styku na pracovišti, na kterém je práce vykonávána, a soustavně vyžadovat a kontrolovat jejich dodržování. Školení podle věty první zaměstnavatel zajistí při nástupu zaměstnance do práce, a dále
 - a) při změně
 1. pracovního zařazení,
 2. druhu práce,
 - b) při zavedení nové technologie nebo změny výrobních a pracovních prostředků nebo změny technologických anebo pracovních postupů
 - c) v případech, které mají nebo mohou mít podstatný vliv na bezpečnost a ochranu zdraví při práci
- **§ 103 odst. 3** – Zaměstnavatel určí obsah a četnost školení o právních a ostatních předpisech k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, způsob ověřování znalostí zaměstnanců a vedení dokumentace o provedeném školení. Vyžaduje-li to povaha rizika a jeho závažnost, musí být školení podle věty první pravidelně opakováno; v případech uvedených v odstavci 2 písm. c) musí být školení provedeno bez zbytečného odkladu.
- **§ 106 odst. 4** – Každý zaměstnanec je povinen dbát podle svých možností o svou vlastní bezpečnost, o své zdraví i o bezpečnost a zdraví fyzických osob, kterých se bezprostředně dotýká jeho jednání, případně opomenutí při práci. Znalost základních povinností vyplývajících z právních a ostatních předpisů a požadavků zaměstnavatele k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci je nedílnou a trvalou součástí kvalifikačních předpokladů zaměstnance. Zaměstnanec je povinen
 - a) účastnit se školení zajišťovaných zaměstnavatelem zaměřených na bezpečnost a ochranu zdraví při práci včetně ověření znalostí,
 - c) dodržovat právní a ostatní předpisy a pokyny zaměstnavatele k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, s nimiž byl řádně seznámen, a řídit se zásadami bezpečného chování na pracovišti a informacemi zaměstnavatele.
- **§ 230 odst. 2** – Zaměstnanec je povinen prohlubovat si svoji kvalifikaci k výkonu sjednané práce. Zaměstnavatel je oprávněn uložit zaměstnanci účast na školení a studiu, nebo jiných formách přípravy k prohloubení jeho kvalifikace, popřípadě na zaměstnanci požadovat, aby prohloubení kvalifikace absolvoval i u jiné právnické nebo fyzické osoby.

- § 230 odst. 3 - Účast na školení nebo jiných formách přípravy nebo studiu za účelem prohloubení kvalifikace se považuje za výkon práce, za který přísluší zaměstnanci mzda nebo plat.
- § 250 odst. 1 - Zaměstnanec odpovídá zaměstnavateli za škodu, kterou způsobil zaviněným porušením povinností při plnění pracovních úkolů nebo v přímé souvislosti s ním.
- § 265 odst. 3 - Zaměstnavatel neodpovídá zaměstnanci za škodu na dopravním prostředku, kterého použil při plnění pracovních úkolů nebo v přímé souvislosti s ním bez jeho souhlasu...
- § 301 - Zaměstnanci jsou povinni
 - c) dodržovat právní předpisy vztahující se k práci jimi vykonávané; dodržovat ostatní předpisy vztahující se k práci jimi vykonávané, pokud s nimi byli řádně seznámeni,
- § 349 odst. 1 – Právní a ostatní předpisy k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci jsou předpisy na ochranu života a zdraví, předpisy hygienické a protiepidemické, technické předpisy, technické dokumenty a technické normy, stavební předpisy, **dopravní předpisy**, předpisy o požární ochraně a předpisy o zacházení s hořlavinami, výbušninami, zbraněmi, radioaktivními látkami, chemickými látkami a chemickými přípravky a jinými látkami škodlivými zdraví, pokud upravují otázky týkající se ochrany života a zdraví.
- § 349 odst. 2 – Pokyny k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci jsou konkrétní pokyny dané zaměstnanci vedoucími zaměstnanci, kteří jsou mu nadřízeni.
- § 367 odst. 1- Zaměstnavatel se zproští odpovědnosti zcela, prokáže-li, že škoda vznikla
 - a) tím, že postižený zaměstnanec svým zaviněním porušil právní nebo ostatní předpisy anebo pokyny k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, ačkoliv s nimi byl řádně seznámen a jejich znalost a dodržování byly soustavně vyžadovány a kontrolovány,

V souvislosti s novelou Zákoníku práce nabyt dnem 1.ledna 2007 zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci).

V ustanovení § 5 odst. 2 tohoto zákona – Požadavky na organizaci práce a pracovní postupy-

- (2) Bližší požadavky na způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit, stanoví prováděcí právní předpis.

Přechodná a závěrečná ustanovení - § 23:

Do vydání prováděcích právních předpisů k provedení (*uvedeny jednotlivé §*) se postupuje podle

- g) **nařízení vlády č. 168/2002 Sb.**, kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky.

Z předchozí citace jednotlivých ustanovení zejména zákoníku práce tedy vyplývá, že zaměstnavatel je povinen:

- přijmout vnitřní předpis kterým určí obsah a četnost školení zaměstnanců, kteří v pracovněprávním vztahu řídí motorová vozidla
- zajistit zaměstnancům školení, které doplňují jejich odborné předpoklady a požadavky pro výkon práce
- soustavně vyžadovat a kontrolovat dodržování předpisů k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví a znalost těchto předpisů ověřovat
- vést dokumentaci o provedeném školení a tuto dokumentaci uchovávat v souladu s vnitřním předpisem zaměstnavatele
- i když forma, způsob a periodicita nejsou v žádném právním předpise přesně stanoveny, zůstává na zaměstnavateli a jeho vnitřním předpise aby toto stanovil.

Zejména při určení rozsahu a četnosti lze zohlednit úpravu obsaženou v zákoně č. 247/2000 Sb., a to v tom smyslu, že požadavky stanovené zaměstnavatelem by zpravidla neměly být přísnější, než jsou požadavky na zdokonalování odborné způsobilosti řidičů určené tímto zákonem.

- z nařízení vlády č. 168/2002 Sb. pak zejména plnění bodu 3 přílohy č. 1 (maximální doba řízení, bezpečnostní přestávky, činnost řidiče během bezpečnostní přestávky a vedení evidence o době řízení a čerpání bezpečnostních přestávek).

Pro potřeby autoškol jako učební a organizační pomůcku vydává AUTOKLUB ČR, Opletalova 29, 110 00 P R A H A 1 (www.autoklub.cz)

Zpracoval:

Agentura Vegricht pro bezpečnost silničního provozu, Václav Vegricht Tř. Václava Klementa 820, 293 01 Mladá Boleslav Tel. 326 725 613, mobil 603 310 468 E-mail: vegricht@volny.cz

Automobilová bezpečnostní deka Drahomír Brzobohatý, KRO-MEL, s.r.o.

Vážení členové asociace autoškol,

Na základě jednání s Ing. Ondřejem Horázným jsme pro vás připravili zajímavou nabídku na prodej nového českého výrobku **AutoBeDeka**, který zvyšujeme bezpečnost při provozu na silničních komunikacích.

Jedním z cílů Asociace autoškol je vychovávat kvalitní řidiče, kteří si poradí v každé situaci a **AutoBeDeka** je pomocník jehož výhody ocení každý řidič.

AutoBeDeku vyrábíme ve dvou provedeních:

AutoBeDeka Excelent s doporučenou prodejní cenou 990Kč bez DPH a

AutoBeDeka Light s doporučenou prodejní cenou 714Kč bez DPH.

Výrobek si můžete prohlédnout na přiloženém letáku a na webových stránkách:

www.autobedeka.cz

Cenová nabídka pro členy Asociace autoškol:

I. Nákupní ceny pro použití na vozidlech autoškol:

- **AutoBeDeka Light za speciální cenu 399 Kč bez DPH**
- **AutoBeDeka Excelent-499 Kč bez DPH**

II Nákupní ceny pro další prodej:

- **AutoBeDeka Excelent-693Kč bez DPH**
- **AutoBeDeka Light je nová ekonomická varianta ze stejného materiálu a není pouze doplněna přídatnou dečkou a gumovými lankami pro upevnění k zadnímu nárazníku 499Kč bez DPH**

III. Způsob prodeje

- nabízíme možnost prodeje formou komise na základě uzavření Smlouvy o komisioním prodeji

IV. Podpora prodeje

- Pro každou autoškolu dodáme reklamní letáky

- Všechny autoškoly, které budou prodávat **AutoBeDeku** budou uvedeni na našem webu www.autobedeka.cz v sekci **Prodejci** i s odkazem na jejich webové stránky
- Informační materiály jsou k dispozici v angličtině a němčině

5 Důvodů proč použít AutoBeDeku:

- Čisté oblečení při nakládání a vykládání
- Bezpečné označení vozidla v případě odstavení na silniční komunikaci
- Jednoduchá instalace na suché zipy
- Ideální pomocník pro sportovce při přezouvání bot např. na parkovišti (lyžaři, bruslaři na kolečkových bruslích,....)
- Jedinečný a užitečný dárek pro vaše žáky

Zdarma 1x AutoBeDeka Light-Speciální nabídka pro členy Asociace autoškol ČR

Každá autoškola, která si za podmínek uvedených **v bodě I. objedná minimálně jeden kus AutoBeDeka Light** nebo **AutoBeDeka Excelent obdrží zdarma navíc – 1x AutoBeDeka Light.**

Na objednávku uveďte členské číslo z Vaší členské karty. Podmínkou speciální nabídky je zaplacený členský příspěvek na rok 2008.

Objednávky a případný návrh na obchodní spolupráci adresujte:

KRO-MEL, s.r.o.
P.O.Box č. 42
190 01 Praha 91

Nebo emailem na: info@autobedeka.cz

 **KRO-MEL s.r.o.**

KRO-MEL s.r.o.
 Horní Hrdlořežská 23/6 - 19001 Praha 9
 Tel: +420 284 819 604 Fax: +420 284 819 605
 IČ:25690892 - DIČ:CZ25690892

Webové stránky a obchodní zákoník.

Ing.Mgr.Ondřej Horázný

Obchodní zákoník ČR byl změněn tak, že z toho vyplývá i povinnost změny internetových stránek. Podnikatel nebo společnost je povinna na fakturách, objednávkách a jiných dalších dokumentech uveřejňovat adresu sídla, provozovny, IČ, DIČ a informace o spisové značce. Změnou zákona došlo k tomu, že tyto informace jsou nyní povinné i na webu.

Citace: **Obchodní zákoník §13a odstavec 1**

Každý podnikatel je povinen na všech objednávkách, obchodních dopisech, fakturách, smlouvách a v rámci informací zpřístupňovaných veřejnosti prostřednictvím dálkového přístupu (dále jen "internetové stránky") uvádět údaj o své firmě, jménu nebo názvu, sídle nebo místu podnikání a identifikačním čísle; podnikatelé zapsaní v obchodním rejstříku též údaj o tomto zápisu, včetně spisové značky, a podnikatelé nezapsaní v obchodním rejstříku též údaj o zápisu do jiné evidence, v níž jsou zapsáni. Údaj o výši základního kapitálu lze v těchto listinách a na internetových stránkách uvádět, jen jestliže byl zcela splacen.

Jeden den se Superbem.

Vladimír Zajíc

Tak by bylo možno nazvat akci uspořádanou 2.6.2008 na zámečku Loučeň společností Škoda Auto a.s. Byly zde předvedeny všechny stávající modely Superbu. Účastníci měli možnost jednotlivá vozidla vyzkoušet v provozu a důkladně je prohlédnout. Rovněž byla možnost je porovnat v praxi s jinými vozy stejné třídy.

Celkově lze říci, že pokud se jedná o karoserii, jde o naprosto bezkonkurenční pohodlí. Rovněž jízdní vlastnosti jsou u všech vozů bezkonkurenční.

Méně příjemné už je vybavení v závislosti na ceně. Základní typ kde je zdůrazňována základní cena 598000.- je jak chudý příbuzný. Z novinek má snad jen dvojí otvírání zavazadlového prostoru. Motor o objemu 1400 ccm dává vozidlu dostatečnou dynamiku, ovšem za cenu vyšších otáček. Tato skutečnost je zaplácena větší hlučností ve vozidle. Otázkou potom zůstává životnost tohoto nového motoru. Druhá benzinová verze 1800 ccm je již o něčem jiném. Jedná se o velmi příjemný pocit ze svižné a tiché jízdy. Ovšem udávaná spotřeba je za běžného provozu vyšší, než uvádí výrobce. Při standardní jízdě se průměr na 100km pohyboval okolo 11 l/100 km. Rovněž cena už je někde jinde.

Jiná jsou už vozidla se vznětovými motory. Zde se dá ve všech případech hovořit o úsporných vozidlech.

Pokud je zájem o klidné vozidlo, kde není předpoklad, že bude převážně provozováno v plném obsazení, je to motor 1,9 TDI PD o výkonu 77 kW.

O poznání pružnější je motor 2 PDI 103 kW. Spotřeba byla o něco vyšší než u předchozího typu nepřesáhla ale 7,5l/100 km.

Skutečnou špičkou byl vůz vybavený novým motorem 2.0l common rail o výkonu 125 kW. Jedná se o opravdu velmi pružný a úsporný motor. Naměřená průměrná spotřeba pod 7 l/100km. Bohužel, ta nejlevnější, notně očesaná verze s tímto motorem stojí 785000.- Pokud by měl člověk přání jako Bi-xenonové světlomety s funkcí AFS s ostříkovači, nebo parkovací automat a několik drobností musí již přidat dalších 100000.-.

Superb srovnávaná vozidla jako Citroen C5, Renault Laguna, či Ford Mondeo stoprocentně předčí. Bohužel je také při podobných stupních výbavy bohatě předčí pořizovací cenou. Slušně vybavený Superb i bez módních výstřelků se cenou pohybuje okolo 900000.-. Spíše přes. Tady opět, bohužel, zaostává Škodovka za konkurencí.

Zdravím kolegy, kdo má zbytečných 900000.-, neváhejte.

Zajímavé webové stránky

Ing. Mgr. Ondřej Horázný

Již přes rok funguje portál pro autoškoly a žáky autoškol www.etesty.cz .
Využijte bezplatného zkušebního období! Studium Vašich žáků zkontrolujete na dálku!

Stránky s informacemi pro veřejnost o profesním školení: www.profesni-skoleni.cz