



Asociace autoškol České republiky, o.s.
Čajkovského 1, 130 00 Praha 3
Email: asociace@autoskol.cz
Tel: +420 739 093 643
www.autoskol.cz

Ministerstvo dopravy ČR
Nábř. Ludvíka Svobody 12
110 00 Praha 1

Praha 2. 2. 2016

Věc: mezirezortní připomínkové řízení k návrhu novely vyhlášky, kterou se mění vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 167/2002 Sb. (dále jen „vyhláška“)

A. Zásadní připomínka k navrženému textu:

V § 2 odst. 6 vyhlášky se navrhuje změnit text takto:

„(6) Osádka výcvikového motocyklu se označuje čtvercem o straně nejméně 250 mm, ve kterém je umístěno písmeno "L" o výšce nejméně 200 mm a šířce čáry písma nejméně 30 mm. Plocha čtverce je modré barvy, písmeno "L" je barvy bílé z retroreflexního materiálu. Označení musí být umístěno na oděvním doplňku žluté nebo oranžové barvy. Označení se umísťuje žadateli o řidičské oprávnění na prsou a učiteli výcviku na zádech nebo žadateli o řidičské oprávnění na prsou i na zádech, pokud jede při praktickém výcviku nebo zkoušce z praktické jízdy na motocyklu sám. Je-li žadatel při samostatné jízdě na výcvikovém motocyklu doprovázen doprovodným osobním automobilem, musí být doprovodné vozidlo označeno jako vozidlo výcviku podle odstavce 1 a 6 a musí být vybaveno zvláštním výstražným světlem oranžové barvy³⁾.“

Odkaz pod čarou:

3) § 42 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů ve znění pozdějších předpisů

Odůvodnění:

V důvodové zprávě je pouze jednou zmíněno slovo „bezpečnost“, avšak nikoli v souvislosti s bezpečím řidiče motocyklu při výcviku a zkoušce. Vyhláška by měla žadateli o řidičské oprávnění v souvislosti s označením výcvikového vozidla a osádky napomoci zajistit co největší ochranu a bezpečí. Je třeba upozornit na povinnost v § 5 odst. 1 písm. d) zákona o silničním provozu, které ukládá každému řidiči povinnost dbát zvýšené opatrnosti kromě jiného zejména vůči výcvikovým vozidlům, označeným podle zvláštního právního předpisu.

Označení výcvikového motocyklu, resp. jeho osádky musí být jednotné a nelze ponechat použití jednotlivých prvků na úvaze učitele autoškoly, či žadatele už proto, aby ostatní řidiči měli dostatečnou možnost ke splnění výše uvedené povinnosti. Proto považujeme za potřebné jednak výraznější označení posádky a to písmenem „L“ na žluté či oranžové vestě. Toto označení považujeme za nezbytné i v průběhu zkoušky, protože výše uvedené ustanovení ukládá povinnost dbát zvýšené opatrnosti vůči výcvikovým vozidlům, přičemž zkouška z praktické jízdy se provádí výhradně s výcvikovým vozidlem, tedy patřičně označeným.

Pokud jde o výstražné světlo oranžové barvy, jeho použití je plně v souladu se zákonem o silničním provozu (§ 42), protože při doprovodu žadatele může dojít k tomu, že jízdou doprovodného vozidla

by mohla být ohrožena nejen plynulost, ba i bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Zejména se může jednat o ustanovení § 18 odst. 2 písm. b) (na první pohled bezdůvodně pomalá jízda), §27 (omezení zastavení a stání) apod. Za důležité v tomto směru považujeme skutečnost, že toto označení bude ostatním řidičům signalizovat, že se před nimi děje něco neobvyklého a upozorní je to na potřebu plnění povinnosti v § 42 odst. 2 cit. zákona, potažmo i nezařazování se mezi doprovodné a doprovázené vozidlo, byť tato povinnost není zákonem explicitně stanovena, což by bylo do budoucna vhodné upravit zákonem.

B. Návrh změn aktuálního znění vyhlášky (zásadní připomínky):

1. V § 11 se doplňuje nový odstavec č. 7, který zní:

(7) Kniha evidence o výcviku v řízení vozidla může být vedena i formou elektronické evidence. Správnost údajů potvrzuje žadatele o řidičské oprávnění podpisem na podpisovém skeneru nebo displeji technického zařízení. Podpisy musí být uchovány v programu včetně data podpisu. Elektronická evidence musí umožňovat náhled knihy evidence o výcviku v řízení vozidla s grafikou podpisu, včetně možnosti tiskového výstupu. Ustanovení § 13 se použijí obdobně.

Odůvodnění:

Důvodem je snížení administrativní náročnosti práce učitele autoškoly, který je nucen vyplňovat značné množství kolonek a opisovat 6ti místná čísla z počítadla ujetých kilometrů. Jedná se o nemoderní a byrokratickou záležitost neodpovídající současnému technickému rozvoji. Vedení knihy nadměrně zatěžuje učitele autoškoly a vyžaduje po dobu 5 let schovávat značné množství archivních tiskovin. Vypovídací schopnost a autenticita podpisu žadatele budou tímto navrženým opatřením zaručeny. Přikládáme v příloze screenshoty ze zkušebního provozu z nejrozšířenějšího systému pro řízení autoškoly Moje autoškola - www.moje-autoskola.cz. Podotýkáme, že navržené řešení spolu se zmíněným systémem má za cíl co největší transparentnost vůči spotřebiteli. Návrh přitom k novému modernímu způsobu vedení evidence nikoho nenutí.

2. V § 12 odst. 2

V první větě se text „, časového údaje o začátku a konci výcviku“ zrušuje.

Odůvodnění:

jedná se o duplicitní a naprosto zbytečné byrokratické opatření, které nadměrně zatěžuje učitele autoškoly a má zcela nulový přínos pro kvalitu výcviku. Navíc, identický údaj se uvádí v evidenci o výcviku v řízení vozidla (§11 odst. 3 této vyhlášky – tzv. „vozák“).

3. V § 19 odst. 1 písm. b), první odstavec zní:

„b) před zahájením jízdy u skupiny vozidel AM, A1, A2 a A prověřit stav pneumatik, brzd, řízení, vnějšího osvětlení vozidla, směrových světel, spínače výstražných světel, je-li k dispozici, výstražného zvukového zařízení, převodu hnací síly, například sekundárního řetězu, hnacího řemenu nebo hřídele, hladiny oleje v motoru a hladiny brzdové kapaliny, upravit si ochrannou výstroj, včetně rukavic, bot a oblečení, řádně upevnit na hlavě ochrannou přilbu. Provést zvláštní jízdní úkony dále uvedené, jejichž vyobrazení s doporučenými rozměry je uvedeno v příloze č. 7 k této vyhlášce, kterými žadatel prokazuje dostatečnou připravenost a schopnost samostatného ovládání motocyklu bez přítomnosti druhé osoby na sedadle spolujezdce.“

Odůvodnění:

Stávající text této pasáže vyhlášky byl projednáván bez účasti odborné veřejnosti. Spolky autoškol sice byly formálně osloveny v mezirezortním připomínkovém řízení, avšak nebylo provedeno žádné vypořádání jejich připomínek. Naše připomínky, které byly do textu vyhlášky zapracovány, lze označit za nepodstatné.

Stávající způsob provádění 1. části zkoušky je jednak časově náročný, ačkoli zákonem deklarovaný čas je 10 minut. Sice je uvedeno nejméně, avšak v tomto případě lze očekávat výrazné prodloužení. Dále potom rozměry a rychlosti při provádění jednotlivých úkonů jsou přílohou zcela přesně definovány, což navíc činí některé úkony na hranici proveditelnosti i pro zkušeného řidiče, natožpak pro žadatele o řídičské oprávnění.

Je třeba v této souvislosti upozornit interpelaci poslance Mgr. Ivana Adamce (Sněmovní tisk č. 696 - <http://www.psp.cz/sqw/historie.sqw?o=7&t=696>). Lze konstatovat, že ministr dopravy neinformuje korektně a úplně v odpovědi na interpelaci o všech aspektech provádění zkoušek na zkušebních plochách. Je tam mimo jiné zmiňováno: „*komunikace s nízkou frekvencí provozu, parkoviště u obchodů, účelové komunikace*“ atd. Existují vážné obavy celé řady zkušebních komisařů kvůli bezpečnosti práce a obavy autoškol o bezpečnost žadatelů při první části zkoušky. Dále potom je třeba připomenout, že v případě provádění zkoušky v rozsahu a způsobem, který tato vyhláška nařizuje, se jedná o zvláštní užívání pozemní komunikace ve smyslu zákona o pozemních komunikacích, na které je přinejmenším třeba povolení. Za aktuálně stanovených podmínek tuto zkoušku de iure není možné provádět mimo zvláštní pozemek s vyloučením provozu a lze konstatovat, že se navíc jedná o ukládání povinností obcím na vybavení se zkušební plochou, a to nepřímou, skrytě a bez zákonného podkladu.

Ministerstvo najednou obrací a snaží se z problému doslova vykrotit, když v odpovědi na uvedenou interpelaci tvrdí, že ORP nemají povinnost disponovat cvičnou plochou, kterou musí mít autoškola. Takové tvrzení kategoricky odmítáme, protože ministerstvo se navíc patrně snaží autoškolám uložit bez zákonné opory novou povinnost! Tyto snahy by mohly vést k diskriminaci např. těch provozovatelů autoškol, kteří disponují moderními trenažéry a cvičnou plochu jinak nepotřebují.

Problém je dále v tom, že cvičná plocha pro autoškolu nemusí mít takové parametry, které jsou požadovány pro zkušební plochu. Odkazujeme na přílohu č. 1 zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování způsobilosti k řízení motorových vozidel, ve znění pozdějších předpisů. V příloze zákona je požadována rychlost 40 km/h, nikoli 50 km/h! Navíc postačuje jako povrch beton, asfalt nebo dlažba. Provádět výše uvedené zkušební úkony na jiném povrchu, nežli na asfaltu je z důvodu bezpečnosti prakticky vyloučené.

Připomínáme dále, že Směrnice 2006/126/ES požaduje zkoušet tyto úkony:

6.2.3 Alespoň dva jízdní úkony, včetně slalomu, provedené při nízké rychlosti; to by mělo umožnit posouzení schopnosti současně ovládat spojku a brzdu, udržovat rovnováhu a směr pohledu, polohu na motocyklu a polohu chodidla na opěrkách pro nohy;

6.2.4 Alespoň dva jízdní úkony provedené při vyšší rychlosti, z nichž jeden při zařazeném druhém nebo třetím rychlostním stupni a rychlosti nejméně 30 km/h, a jeden spočívající ve vyhýbání se překážce při minimální rychlosti 50 km/h; to by mělo umožnit posouzení schopnosti udržovat polohu na motocyklu, směr pohledu, rovnováhu a ovládat techniku řízení a techniku řazení;

6.2.5 Brzdění: předvést alespoň dva úkony brzdění, včetně použití nouzové brzdy, při minimální rychlosti 50 km/h; to by mělo umožnit posouzení schopnosti ovládat přední a zadní

brzdy, udržovat směr pohledu a polohu na motocyklu.

Nikde ve směrnici nejsou uvedeny žádné přesně dané rozměry pro provádění jednotlivých úkonů.

Navrhujeme tedy upravit požadavky na provádění první části zkoušky tak, aby nebyly nepřiměřeně přísnější nad rámec směrnice. Jako akceptovatelný kompromis navrhujeme, aby **rozměry u obrázků v příloze byly stanoveny pouze jako doporučené**. U vyhýbacího manévru (§ 19 odst. 1 písm. b) bod 3 a v příloze bod. 3.2 požadujeme údaje o vzdálenosti „7m“ a „9m“ úplně vypustit. U tohoto úkonu je projetí dráhy rychlostí 50 km/h za daných rozměrů na hranici technických možností a lze je považovat za nebezpečné.

Rozhodně nikomu z nás nevádí, že nově koncipovaná zkouška je přísná a přesně definovaná. Pokud však bude zachována její aktuální platná podoba, budeme nuceni zcela samoúčelně připravovat žadatele na 1. část zkoušky jen proto, aby ji absolvoval, a to bez vazby na požadavky na další část zkoušky a skutečného provozu a přitom riskovat jejich zranění.

Je třeba konstatovat, že smyslem 1. části zkoušky musí být prověření, zda žadatel **ovládá motocykl**. Rozhodně by nemělo být smyslem této části zkoušky prověřování, zda je žadatel připraven závodit v technických disciplínách. To, co se nyní vyžaduje po žadatelích, je spíše náplní zdokonalovacích kurzů pro zkušené řidiče, a to zejména s ohledem na rozměry jednotlivých cviků, které se musí ve vyšší rychlosti, navíc v jednom případě (§ 19 odst. 1 písm. b) bod 3 - slalom ve vyšší rychlosti) zcela samoúčelně **o 10 km/h vyšší, než požaduje směrnice**, tedy 40 km/h namísto požadovaných 30 km/h).

Doporučujeme dále ministerstvu upravit malou technickou novelou zákona č. 247/2000 Sb. zkoušku na motocyklu tak, že bude rozdělena na 2 samostatně hodnocené části tak, aby nebylo nutno 1. část opakovat, pokud žadatel bude hodnocen stupněm „neprospěl“ ve 2. části zkoušky.

4. V § 19 odst. 1 písm. b), bod 3:

- Číslovka „40“ se nahrazuje číslovkou „30“
- Adekvátně upravit číslovky v příloze

Odůvodnění: viz předchozí bod

5. V § 19 odst. 2 písm. b), bod 1 nově zní:

„1. sejmout motocykl ze stojanu, vést jej bez použití motoru vpřed a vzad se zatočením doleva a doprava, se zaparkováním do omezeného prostoru a postavit motocykl na stojan,“

a Příl. č. 7 bod 1.1. nově zní:

„1.1 Sejmutí motocyklu ze stojanu a jeho vedení vpřed bez použití motoru se zatočením doleva, následně vzad se zaparkováním do omezeného prostoru a postavení motocyklu na stojan. Sejmutí motocyklu ze stojanu a jeho vyvedení z omezeného prostoru vpravo.

Odůvodnění:

Problematika stavění motocyklu na stojan byla velmi podrobně připomínkována při předchozí novelizaci, bohužel bez odezvy. Znovu si dovoluujeme důrazně upozornit na negativa, která s sebou přináší stávající (naštěstí dosud neaplikovaná) právní úprava.

Vzhledem ke konkurenčnímu boji autoškol hrozí situace, kdy si autoškoly budou pořizovat motocykly na samé spodní hranici předepsaného výkonu, aby bylo dosaženo co nejmenší hmotnosti a žadatel tak mohl s lehčím motocyklem lépe manipulovat. S ohledem na veškeré aspekty výcviku by naopak bylo vhodné využívat stroje silnější, což by ovšem znamenalo odhánět od dveří autoškoly subtilní žadatele a žadatelky. To ovšem není v zájmu autoškol. Potom je celá koncepce zlepšování kvality žadatelů bezpředmětná.

Dalším, a to zcela objektivním problémem je skutečnost, že bude docházet k diskriminaci žadatelů, když např. dívka o výšce 160 cm a hmotnosti 60 kg motocykl na „středový stojan“ prostě nepostaví. Znamená to, že nemá právo řídit motocykl, když doma má motocykl s „podpěrným stojanem“? V důvodové zprávě předchozí novely se tvrdilo, že není diskriminační. Ano, formálně opravdu ne! Pro připomenutí: Směrnice 2006/126/ES požaduje: „zaparkovat motocykl na stojan“ a nepíše se na jaký.

6. Změny v § 19 odst. 1 písm. b) bod 2 vyhlášky:

Slova „jízdu po dráze ve tvaru „8“,“ se vypouští.

a Příl. č. 7 bod 2.4.:

Bod 2.4. se vypouští, ostatní body se přečíslojí.

V bodu „2.6 Dráha pro úkony v pomalé rychlosti“ se obrázek s jízdou po dráze tvaru 8 odstraní

7. Var. 1: Změny v § 19 odst. 5 vyhlášky:

Text odstavce 5 nově zní:

„Zkušební komisař zaznamená prokazatelným způsobem průběh zkoušky z praktické jízdy tak, aby bylo možno identifikovat zkušebního komisaře, žadatele o řídičské oprávnění, učitele, který se zkoušky účastnil, skupinu řídičského oprávnění, pro kterou skládal zkoušku, údaje o znalostech, dovednostech a chování prověřovaných v rámci zkoušky z praktické jízdy, které byly hodnoceny stupněm „neprospěl“.“

Odůvodnění:

Záznam o zkoušce byl zákonodárcem zaveden pro ochranu žadatele o řídičské oprávnění proti svévolnému hodnocení stupněm „neprospěl“. Proto je postačující tento záznam vyhotovovat pouze u těch žadatelů o řídičská oprávnění, kteří jsou takto hodnoceni. U žadatelů, kteří byli hodnoceni stupněm „prospěl“ se nepředpokládá stížnost proti výsledku zkoušky. Vyplňování záznamu u všech žadatelů je navíc administrativně náročné a zbytečně zatěžuje čas komisaře při provádění zkoušek. Tím současně není zkušebnímu komisaři bráněno v tom, aby si jakkoli „odškrával“ úkony, které již vyzkoušel. Zkušební komisař musí být natolik odborně zdatný, aby nemusel takto ponižujícím způsobem zaznamenávat skutečnosti, z nichž některé jsou navíc nepodstatné a zcela jasné.

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