

ochy“



Kdyby něco nevyšlo, má instruktor k dispozici kompletní pedály. To už prý ale musí být, aby to žákovi zadupl.

Dostatečné přemýšlení dopředu je prý nejdůležitější schopností instruktora třeba porucha motoriky,“ vzpomíná Pavel na studentku, která ani po několika hodinách nedokázala koordinovat pohyby obou rukou. Jakmile pravou řadila, levou s volantem následovala stejný pohyb. To bylo velmi nebezpečné a prakticky nezvládnutelné. „Jenže zdravotní osvědčení od praktického lékaře měla, a tak toto na začátku nezjistíte,“ končí Pavel.



Rozhovor s předsedou Asociace autoškol

Kvalita je různá

Ondřej Horázný je předsedou profesní organizace autoškol. Sám jednu provozuje už od roku 1991 a vidí, kam se autoškolství za ty roky posunulo.

V České republice je odhadem přibližně 2600 provozoven autoškol. Zajímavostí je, že přesný počet nezná ani ministerstvo dopravy. Je to proto, že neexistuje veřejný seznam, kde by se dali vyhledat ti, kdo jsou skutečnými provozovateli autoškol. Když chcete k lékaři či advokátovi, informace o nich najdete na stránkách jejich komor. V samotném živnostenském rejstříku se dá dohledat jen držitel živnostenského listu, což ještě nemusí být skutečný provozovatel autoškol. Na to je třeba tzv. „registrace“. Potíž je i s kontrolou kvality výuky a výcviku. Autoškol totiž spadají pod obecní a krajské úřady. Ty zase neřeší, jestli provozovny v ceně 5500 korun nabízejí stejné služby jako školy, které za totéž požadují 13 000 korun. Kontroly jsou totiž obvykle administrativní. Ze zákona musíme totiž žákům poskytnout stejné minimální množství hodin. Přesto jsou takové rozdíly. Jak poznat kvalitu a čím by se měl žadatel řídit?

Kolik by měla stát kvalitní autoškola na osobní auto?

Přestože se ceny podle regionu liší, třeba v Praze je dražší, ale střed je asi deset tisíc korun. Jenže některé autoškol dnes nabízejí kurz i za šest a méně. Žadatel by se měl u takových pozorně ptát,

co za ty peníze dostane. Pokud bychom totiž zachovali stejný poměr nákladů a průměrného zisku k ceně jako v roce 1991, pak by měl dnes kurz na osobní auto stát asi šestnáct tisíc korun.

Jak mohou některé autoškol nabídnout tak nízkou cenu?

V minulosti se staly aféry, kde v rámci masivních slevových akcí autoškol nabíraly žáky s tím, že jim předem bylo jasné, že to všechno nemohou zvládnout. Jiné počítaly zřejmě rovnou s tím, že deset až dvacet procent žáků nikdy nenastoupí a další část z nich to dokonce vzdá. Ve výsledku tak byly na svých.

Co byste uchazečům doporučili?

Číst nejen cenu blikající na webu, ale pročítat zejména ceníky dalších služeb, kolik třeba autoškol chtějí za prosviňnutou výuku. Někde tři stovky, jinde i tisícovku. Někteří účtují tisíc korun za to, když se několik dní před naplánovanou zkouškou neomluvíte. Asi inspirace z jiných oborů. Důležité je také podívat se i na takzvané stornopoplatky. Pokud autoškola inkasuje jeden až dva tisíce za to, že v případě vaší nespokojenosti vyplní jeden papír a dá vám zpět i přihlášku, mělo by vám něco začít blikat. Tím nízkou počáteční cenu dohánějí.

Za ni totiž nezaplatíte ani náklady na auto a benzin. Natož mzdu učitele, nájem učebny, svícení, topení, sekretářku, účetní a další. Jak potom taková výuka vypadá? U výuky na osobní auto by cena měla přibližně odpovídat 28násobku dokupované hodiny. Například když kurz stojí nesmyslných 5490 Kč a dokupovaná jízda 295 Kč. Potom je to krát 28 = 8260 Kč. Zajímavé, že?

Není autoškol v České republice příliš? Zatímco v roce 1989 byste našli v Praze

sedm autoškol, v letech 1990/1991 jich bylo okolo třiceti, o rok později 70, dnes je jich asi dvě stě, možná více. Problém je totiž v tom, že podle živnostenského zákona vám stačí jen jeden rok praxe nebo mít odpovědného zástupce. V živnostenském zákoně není ani požadována příslušná úroveň učitelského oprávnění. Když to přeženu, s tím na malou motorku si můžete otevřít autoškol pro všechny skupiny a kasírovat. Takže si autoškol někdy otvírají i lidé, co k tomu nemají vztah. Před dvaceti lety byli v branži hlavně srdcaři, ale ti už skoro vymizeli. V některých zemích je nutno skládat zkoušku i na odpovědného zástupce autoškol, což má též vliv na úroveň celého oboru.

Jak se všechny provozovny užívají?

Jen výukou na osobní auto velmi těžce. Krize už sice pominula, ale jsou slabé ročníky. Je to velký konkurenční boj, potíž je však v tom, že uchazeče zajímá hlavně řidičák, ne kvalita výuky. Kdyby nebylo podmínkou připuštění ke zkoušce jen splnění počtu hodin, konkurovalo by se tím, co žáky opravdu naučíte. Protože když se pořádně nenaučí, vyhodí je u zkoušek. Takže si je musejí zaplatit znovu a znovu.

Jaké procento žáků nesplní závěrečnou zkoušku?

Běžně asi třetina. Někdy udělají skoro všichni, ale občas se sejde kurz, kde neprospěje třeba přes polovinu žáků. Nemělo by to být ale pravidlem. U některých autoškol pravidelně propadá většina žáků, někdy i devadesát procent musí opakovat. Ale třeba v jiných zemích EU, většinou na Západ od nás, běžně napoprvé neprojde padesát až šedesát procent.

INZERCE

Řetězy, které se postaví nejdřív zimě čelem pewag – samozřejmě.

pewag servo^{SPORT}

7 mm řetězy s kroucenými články
Sportovní a inovativní
I pro vozy s minimem místa v podběžích
Automatické dopínání



pewag

STRONG IS NOT ENOUGH
www.pewag.com