

Autoškolské noviny



Říjen 2012

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

Vážení kolegové a kolegyně,

v lednu jsme poděkovali 700 autoškolám za jejich rychlou reakci na naši prosbu týkající se statistik o výcvikových vozidlech. Podařilo se shromáždit informace od více než 700 respondentů během týdne. V současné době díky zásadnímu působení Asociace autoškol je v návrhu novely zákona č. 56/2001 Sb. (tisk 717 v Poslanecké sněmovně) navržen interval technických prohlídek výcvikových jako u běžných vozidel (např. osobní auta: 4-2-2). Více v krátkém článku uvnitř.

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.

S tímto číslem jsme čekali na okamžik, až bude do mezirezortního připomínkového řízení odeslán návrh věcného záměru zákona o autoškolách. Tento jsme obdrželi 24.10.2012. Dostáváte ho v příloze v plném znění. Očekáváme od Vás připomínky, které můžete adresovat členům výkonné rady a na email asociace@autoskol.cz . Shromážděné připomínky odešleme najednou ministerstvu. Podrobnější diskuze o návrhu zákona proběhne na Valné hromadě dne 9.11.2012 v Pardubicích. Poté budeme připomínky odesílat na MD. Proto zde nyní nebudeme návrh nijak komentovat.

Pro ty z Vás, ke kterým se nedostalo upozornění MD ČR o návrhu novely směrnice o řídičských průkazech tento materiál z MD ČR přikládáme. Dále se nám podařilo získat plný text návrhu novely této směrnice. Není zatím zcela jisté v jaké podobě a od kdy bude platit, ale pro Vaši práci je dobré být připraven.

Výkonná rada AA ČR

Členský příspěvek pro rok 2012

Ing. Jan Černý

Výkonná rada konstatuje, že řada členů k dnešnímu dni nesplnila svoji členskou povinnost- uhradit členský příspěvek. Pokud jste na zaplacení příspěvku zapomněli, učinite tak prosím co nejdříve.

Česká pošta nám nedodala několik oznámení o platbách složenkou s identifikací plátce. Jedná se o platby provedené v těchto dnech:

8.3.2012, 9.3.2012, 12.3.2012, 13.3.2012, 15.3.2012, 26.3.2012, 27.3.2012, 3.4.2012, 4.4.2012, 5.4.2012, 2.5.2012.

Někteří z Vás se již ozvali. Přesto prosíme ty, kteří zaplatili členský příspěvek v tomto období, aby napsali email p. Černému, popř. mu zavolali na číslo: 603236761.

Ty z Vás, kteří členský příspěvek dosud neuhradili, prosíme, abyste tak dodatečně učinili. 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 obálce s touto zásilkou. Platbu složenkou proveďte jen v krajním případě.

Technické prohlídky výcvikových vozidel autoškol.

JUDr. Ing. Ondřej Horázný

V minulém čísle jsme Vás informovali o přípravě novely zákona č. 56/2001 Sb. V červnu 2012 byl do Poslanecké sněmovny předán návrh novely zákona, ve kterém je uvedena změna intervalu technických prohlídek právě tak, jak jsme požadovali. Za to je třeba poděkovat zejména panu Bedřichu Dandovi, předsedovi Sdružení podnikatelů a živnostníků ČR a náměstkovi ministra průmyslu a obchodu. Byl to právě jeho nekompromisní přístup, založený na respektování podmínek Evropské směrnice, díky němuž nakonec Ministerstvo dopravy souhlasilo s tímto požadavkem. Doufejme, že návrh zákona projde Parlamentem, pokud jde o toto ustanovení tak, jak je navrženo. Každý z Vás si jistě spočítá, jakou finanční úsporu to pro každého z Vás přinese. Ačkoli na této změně se podílela výhradně Asociace autoškol ČR, užitek z toho budou mít všichni autoškoláci, tedy i ti, kteří se o dění vůbec nezajímají. Ale to nás od naší aktivity neodradí.

Utajený pozměňovací návrh k novele zákona o silničním provozu.

JUDr. Ing. Ondřej Horázný

V minulém čísle AŠ novin jsme Vás informovali o velmi podivném pozměňovacím návrhu novely zákona o silničním provozu, který se formálně měl týkat spolupráce ministerstev s nevládními neziskovými organizacemi. Po několikátýdenním úsilí a ve spolupráce našich kolegů s poslanci, senátory, úředníky se podařilo problematický přílepek z návrhu zákona odstranit. Asociace autoškol děkuje všem, kteří se na tom jakkoli podíleli.

Novelizace směrnice o řidičských průkazech

Ministerstvo dopravy před měsícem rozeslalo informaci o připravovaných změnách, zejména pokud jde o výcviková vozidla. Asociace autoškol pro Vás obstarala a nechala přeložit návrh směrnice, abyste ho měli již nyní k dispozici. Nejprve bude třeba, aby změny byly v Evropské komisi schváleny a následně proto, aby byly změny platné i v ČR, bude třeba aby byla schválena novela zákona.

Plný text návrhu směrnice:

SMĚRNICE KOMISE ../.../EU

ze dne XXX

upravující směrnici 2006/126/EK Evropského parlamentu a Rady o řidičských průkazech
(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, s ohledem na směrnici 2006/126/EK Evropského parlamentu a Rady ze dne 20. prosince 2006 o řídičských průkazech¹ a zejména na Článek 8 této směrnice, vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Kódy a podkódy uvedené v Doplňku I směrnice 2006/126/EK je nutno aktualizovat v souvislosti s novými skupinami vozidel zavedenými směrnicí 2006/126/EK, jejichž technické charakteristiky jsou odlišné od technických charakteristik platných na základě směrnice Rady 91/439/EHS ze dne 29. července 1991 o řídičských průkazech². Oprávnění k řízení motorových vozidel získaná v tomto kontextu před účinností směrnice 2006/126/EK dnem 19. ledna 2013 by měla zůstat v platnosti.
- (2) Obsah zkoušek pro získání řídičského průkazu pro vozidla skupiny C1 by měl být přizpůsoben odlišným charakteristikám vozidel spadajících do této skupiny. Na rozdíl skupiny vozidel C, která jsou určena pro profesionální přepravu zboží, je skupina C1 různorodá a zahrnuje celou řadu vozidel, jako jsou vozidla pro volný čas nebo osobní využití, vozidla záchranných služeb a hasičských sborů nebo užitková vozidla pro živnostníky, kdy jejich řízení není hlavní formou činnosti řidiče. U řidičů těchto vozidel by neměla být při zkoušce pro získání řídičského průkazu vyžadována znalost pravidel nebo zařízení, vyžadovaná u řidičů definovaných v právních předpisech platných pro profesionální oblast dopravy, jako je nařízení (EK) č. 561/2006 Evropského parlamentu a Rady ze dne 15. března 2006 o harmonizaci určitých sociálních právních předpisů v silniční dopravě³ a nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 ze dne 20. prosince 1985 o využití záznamových zařízení v silniční dopravě⁴. Tato úprava stávajících pravidel by snížila nebezpečí, že by řidiči jezdili s přetíženými vozidly skupiny B, aby nemuseli vynaložit náklady na výcvik a zkoušku pro získání řídičského průkazu pro skupiny vozidel C nebo C1 a tím by se zvýšila bezpečnost silničního provozu. Tím by se rovněž snížilo administrativní a finanční zatížení malých a středních podniků a mikropodniků, které vyžívají při svém podnikání tato užitková vozidla.
- (3) Požadavky na motocykly používané při zkouškách dovednosti a chování pro získání řídičského průkazu skupin A1, A2 a A musí být změněny s ohledem na technický pokrok, zejména s ohledem na vývoj a širší využití motocyklů na elektrický pohon. Měly by se rovněž upravit technické specifikace zkušebních vozidel tak, aby se zajistilo, aby žadatelé prováděli praktické zkoušky v řízení vozidel na vozidlech, která jsou charakteristická pro skupinu vozidel, pro kterou by měl být řídičský průkaz vydán.
- (4) Měly by být upraveny minimální požadavky na vozidla a na obsah zkoušek dovednosti a chování pro získání řídičského průkazu skupin C a D s ohledem na technický pokrok, zejména s ohledem na vývoj a využití modernějších, bezpečnějších a ekologicky šetrnějších vozidel v silniční dopravě využívající poloautomatické nebo hybridní převodovky. Způsobilost řidičů by měla být prověřována podle jejich schopností používat převodový systém vozidla bezpečně, ekonomicky a s maximálním ohledem na životní prostředí. Zjednodušení stávajících omezení týkajících se řízení vozidel s automatickou převodovkou by rovněž snížilo administrativní a finanční zatížení malých a středních podniků a mikropodniků provozujících silniční dopravu.
- (5) Protože směrnice 2006/126/EK vstoupí v platnost 19. ledna 2013, vstoupí tato směrnice v platnost a bude účinná v den následující po dni jejího zveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie.
- (6) Směrnice 2006/126/EK by tedy měla být příslušně upravena.
- (7) Opatření uvedená v této směrnici jsou v souladu s názorem Výboru o řídičských průkazech,

¹ Úřední věstník OJ L 403, 30.12.2006, s.18.

² Úřední věstník OJ L 237, 24.8.1991, s. 1.

³ Úřední věstník OJ L 102, 11.4.2006 s. 1.

⁴ Úřední věstník OJ L 370, 31.12.1985, s. 8.

SCHVÁLIL NÁSLEDUJÍCÍ SMĚRNICI:

Článek 1

Doplňky I a II směrnice 2006/126/EK se mění v souladu s Doplnkem této směrnice.

Článek 2

1. Členské státy schválí zákony, nařízení a administrativní předpisy tak, aby byly nejpozději do 31. července 2013 v souladu s touto směrnicí. Znění těchto ustanovení okamžitě oznámí Komisi.

Tato ustanovení musí při přijetí členskými státy obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být tímto odkazem doplněny při jejich oficiálním zveřejnění. Členské státy rozhodnou o způsobu uvedení tohoto odkazu.

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

Článek 3

Tato směrnice vstupuje v platnost v den následující po dni jejího zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 4

Tato směrnice je určena pro členské státy.

V Bruselu

Jménem Komise
President

DOPLNĚK

I. Doplněk I směrnice 2006/126/EK, odstavec 3 týkající se strany 2 řidičského průkazu, bod (a) bod (12) se mění takto:

- (1) Přidává se následující kód 46:

"46. Pouze tříkolky"

- (2) Kódy 72 se ruší

- (3) Kód 73 se mění takto:

"73. Pro čtyřkolová vozidla skupiny B s vlastním pohonem (B1)"

- (4) Kódy 74 až 77 se ruší

- (5) Kód 79 se mění takto:

"79. (...) Pro platnost Článku 13 této směrnice pro vozidla splňující specifikace uvedené v závorkách"

- (6) Zavádějí se následující podkódy 79.01 to 79.06:

79.01 Pro dvoukolová vozidla s postranním vozíkem nebo bez něho

79.02 Pro skupinu vozidel AM se třemi koly nebo lehká čtyřkolová vozidla

79.03 Pro tříkolky

79.04 Pro tříkolová vozidla (tříkolky) a přívěsem s nejvyšší povolenou hmotností do 750 kg

79.05 Motocykl skupiny A1 s poměrem výkonu k hmotnosti vyšším než 0,1 kW/kg

79.06 Jízdní souprava tvořená vozidlem skupiny B a přívěsem o nejvyšší povolené hmotnosti přívěsu nad 3500 kg"

- (7) Zavádějí se následující kódy 80 to 81:

- "80. Pro držitele řidičského průkazu skupiny A pro tříkolová vozidla mladší než 24 let
81. Pro držitele řidičského průkazu skupiny A pro dvojkolové motocykly mladší než 21 let"

(8) Přidává se následující kód 90:

"90. Kódy používané společně s kódy definujícími úpravy vozidel"

(9) Kód 96 se nahrazuje takto:

"96. Jízdní souprava tvořená vozidlem skupiny B a přívěsem s nejvyšší povolenou hmotností přívěsu vyšší než 750 kg, pokud nejvyšší povolená hmotnost jízdní soupravy převyšuje 3 500 kg, avšak je nižší než 4 250 kg"

(10) Přidává se následující kód 97:

"97. Neopravňuje k řízení vozidla skupiny C1 spadajícího do působnosti směrnice (EHS) č. 3821/85".

II. Doplněk II směrnice 2006/126/EK se mění takto:

(11) Bod 4.1.1 se nahrazuje takto:

"4.1.1. Pravidla pro dobu řízení a bezpečnostní přestávky zavedená nařízením (EK) č. 561/2006 Evropského parlamentu a Rady ze dne 15. března 2006 o harmonizaci určitých sociálních právních předpisů v silniční dopravě; používání záznamových zařízení v souladu s nařízením Rady (EHS) č. 3821/85 ze dne 20. prosince 1985 o používání záznamových zařízení v silniční dopravě".

(12) Přidává se následující bod 4.1a:

"4.1a. Členské země mohou osvobodit žadatele o získání řidičského průkazu skupiny vozidel C1 nebo C1E nad rámec nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 od povinnosti prokázat znalost předmětů uvedených pod body 4.1.1 až 4.1.3."

(13) Bod 5.1 se nahrazuje takto:

"5.1 Převodovka vozidla

5.1.1. Řízení vozidla s manuální převodovkou podléhá složení zkoušky dovedností a chování vykonané na vozidle s manuální převodovkou.

'Vozidlem s manuální převodovkou' se rozumí vozidlo vybavené spojkovým pedálem (nebo u vozidel skupin A, A2 a A1 manuálně ovládanou pákou), kterou musí řidič při rozjezdu nebo zastavení vozidla a řazení rychlostí manuálně ovládat.

5.1.2. Vozidla nesplňující podmínky stanovené bodem 5.1.1 se považují za vozidla s automatickou převodovkou.

Aniž by byla dotčena platnosti bodu 5.1.3, pokud žadatel složí zkoušku dovednosti a chování na vozidle s automatickou převodovkou, musí být tato skutečnost zapsána v řidičském průkazu vydaném na základě takto vykonané zkoušky. Řidičské průkazy s tímto označením lze použít pouze k řízení vozidel s automatickou převodovkou.

5.1.3. Zvláštní ustanovení týkající se vozidel skupin C, CE, D a DE

Členské státy mohou rozhodnout o tom, že v řidičských průkazech pro skupiny vozidel C, CE nebo DE, uvedených pod bodem 5.1.2, nebudou uvedena omezení týkající se automatické převodovky, jestliže žadatel je již držitelem řidičského průkazu, který získal zkouškou na vozidle s manuální převodovkou alespoň pro následující skupiny vozidel: B, BE, C, CE, C1, C1E, D, D1 nebo D1E a vykonal v průběhu zkoušky dovednosti a chování činnosti uvedené pod bodem 8.4."

(14) Bod 5.2 se mění takto:

(a) První odstavec se mění takto:

"Vozidla používaná při zkouškách dovednosti a chování musí splňovat níže uvedená minimální kritéria. Členské státy mohou zavést ještě přísnější kritéria nebo je doplnit o další kritéria. Členské státy mohou povolit pro vozidla skupin A1, A2 a A používaná při zkouškách dovednosti a chování minimální obsah válců o nižší 5 cm³ než je požadovaná hodnota."

(b) Znění týkající se skupiny A1, skupiny A2 a skupiny A se mění takto:

Skupina A1:

Motocykl skupiny A1 bez postranního vozíku o výkonu do 11 kW a s poměrem výkonu ke hmotnosti do 0,1 kW/kg, dosahující rychlosti nejméně 90 km/h.

Je-li motocykl poháněn motorem s interním spalováním, musí mít motor objem válců alespoň 120 cm³.

Je-li motocykl poháněn elektrickým motorem, musí mít vozidlo poměr výkonu ke hmotnosti vyšší než 0,08 W/kg;

Skupina A2:

Motocykl bez postranního vozíku o poměru výkonu ke hmotnosti v rozmezí od 20 do 35 kW a s poměrem výkonu ke hmotnosti do 0,2 kW/kg a výkonem motoru nejméně 25 kW.

Je-li motocykl poháněn motorem s interním spalováním, musí mít motor objem válců alespoň 400 cm³.

Je-li motocykl poháněn elektrickým motorem, musí mít vozidlo poměr výkonu k hmotnosti vyšší než 0,15 kW/kg;

Skupina A

Motocykl bez postranního vozíku s minimální hmotností prázdného vozidla do 180 kg, s poměrem výkonu ke hmotnosti nad 50 kW.

Je-li motocykl poháněn motorem s interním spalováním, musí mít motor objem válců alespoň 600 cm³.

Je-li motocykl poháněn elektrickým motorem, musí mít vozidlo poměr výkonu ke hmotnosti vyšší než 0,15 kW/kg;"

(c) Znění týkající se skupiny C a skupiny CE se mění takto:

"Skupina C:

Vozidlo skupiny C s nejvyšší povolenou hmotností nad 12000 kg, s délkou nejméně 8 m a šířkou nejméně 2,40 m a schopné vyvinout rychlost nejméně 80 km/h; vybavené brzdami s protiblokovacím systémem, s převodovkou umožňující řidiči manuální řazení rychlostních stupňů a záznamovým zařízením podle nařízení (EHS) č. 3821/85; nákladový oddíl se skládá z uzavřené skříňové nástavby, která je nejméně tak široká a vysoká jako kabina; celková skutečná hmotnost vozidla musí být vyšší než 10000 kg;

Skupina CE:

buď kloubové vozidlo (návěsová souprava) nebo jízdní souprava zkušební vozidla skupiny C a přívěs o délce nejméně 7,5 m; nejvyšší povolená hmotnost jak kloubového vozidla, tak i jízdní soupravy, musí být vyšší než 20000 kg, jejich délka nejméně 14 m a šířka nejméně 2,40 m, a vozidlo nebo jízdní souprava musí vyvinout rychlost nejméně 80 km/h, musí být vybaveny protiblokovacím systémem, převodovkou umožňující řidiči manuální řazení rychlostních stupňů a záznamovým zařízením podle nařízení (EHS) č. 3821/85; nákladový oddíl se skládá z uzavřené skříňové nástavby, která je nejméně tak široká a vysoká jako kabina; celková skutečná hmotnost kloubového vozidla nebo jízdní soupravy musí být vyšší 15000 kg;"

(15) Bod 8.1.4 se nahrazuje takto:

"8.1.4. Kontrola brzdové soustavy s posilovačem a systémů řízení; kontrola stavu kol, matic kol, blatníků, předního skla kabiny, oken a stěračů skel, provozních kapalin (např. motorového oleje, chladicí kapaliny a kapaliny ostřikovačů skel); kontrola a použití přístrojového panelu včetně záznamového zařízení podle nařízení (EHS) č. 3821/85. Kontrola záznamového zařízení se netýká uchazečů o řidičský průkaz skupin vozidel C1 nebo C1E, která nespadají do působnosti tohoto nařízení;"

(16) Přidává se následující bod 8.4:

"8.4. Bezpečné a energeticky úsporné řízení vozidla

8.4.1. Jízda vozidlem tak, aby byla dodržena bezpečnost silničního provozu, nízká spotřeba paliva a nízké hodnoty emisí při zrychlování, brzdění, jízdě do svahu a ze svahu, v případě potřeby manuálním řazením rychlostních stupňů."

(17) Bod 9.3.2 se mění takto:

"9.3.2. Jezdit bezpečně, ekonomicky a energeticky úsporně, brát v úvahu otáčky motoru, řazení rychlostních stupňů, brzdění a zrychlování (pouze skupiny B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E);".

Kongres organizace CIECA – Istanbul 2012

CIECA je mezinárodní evropská organizace zastřešující instituce, které provádějí zkoušky žadatelů o řídičské oprávnění. (www.cieca.be) Vzhledem k blížícím se potencionálním změnám v oblasti provozování autoškol a zkoušení žadatelů o řídičské oprávnění v České Republice VR AAČR rozhodla o vyslání zástupců na tento kongres. Níže a v několika dalších článcích Vám přinášíme podstatné informace z tohoto kongresu.

Kongres obsahoval čtyři části:

- 1) V první části, po úvodní uvítací řeči pana Kari Hakuli (prezidenta Cieca), vystoupili účastníci s následujícími referáty:
 - a. Zástupce evropské komise přednesl velmi zajímavý a obsáhlý referát o vývoji bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích v rámci celé EU.
 - b. Zástupkyně OSN nás seznámila s potřebami úprav Vídeňské konvence z roku 1968v souvislosti se současným vývojem silničního provozu.
- 2) V druhé části kongresu vystoupili další přednášející s referáty:
 - a. Zástupce Technické univerzity z Mnichova nás upozornil na prudký vývoj elektronických bezpečnostních a asistenčních systému, které v současné době vůbec nejsou zahrnuty do vzdělávání řidičů a jejich zkoušení.
 - b. Zástupce TUV SUD Německo účastníkům kongresu předložil retrospektivu provádění praktických zkoušek z posledních let. Hlavní myšlenkou bylo opět zamýšlení se nad využíváním automatických bezpečnostních prvků vozidel. Využívání brzdových, rozjezdových asistentů, systémů pro dodržování bezpečnosti mezi vozidly je v současné době implementováno do vozidel, ale řidiči se s nimi v rámci přípravy v autoškole vůbec nesetkají.
- 3) Třetí a čtvrtá část kongresu v odpoledních hodinách byla zaměřena na technologický vývoj při výcviku a provádění zkoušek:
 - a. Dr. Gotscha z Rakouska představil Rakouskou studii z posledních let, která se týkala získávání dat z jízd různých skupin řidičů za pomoci GPS-VIDEO rekordéru. Snahou bylo porovnat data nových „čerstvých“ řidičů s referenčními skupinami ostatních řidičů a porovnat je mezi sebou. Výstupem z tohoto měření je umožnit, prostřednictvím levného a jednoduchého zařízení na přenos dat, aby rodiče mohli ovlivnit a sledovat řidičské začátky svých dětí a apelovat tak na dodržování pravidel bezpečné a ekonomické jizdy.
 - b. Zástupce společnosti PEARSON, která dodává pro zkušební organizaci ve Velké Británii systém pro provádění zkoušek, přednesl úvahu o možné aplikaci moderních herních systémů do provádění testování předvídání rizik. Kvalitně zpracované videosekvence modelových rizikových situací (podobné autoškole národa) zapracovat do každé části teoretické zkoušky a zvýšit tak kvalitu teoretické části zkoušky.
- 4) Čtvrtá část navázala na třetí část týkající se technického a technologického vývoje:
 - a. Zástupce Dekra Německo prezentoval studii pro sjednocení aplikace požadavků na jednotlivé úkony při provádění praktické zkoušky. Za pomoci moderních dotykových tabletů nadefinovat zkušebnímu komisaři jednotné úkony k prověřování znalostí a dovedností zkoušeného žadatele. Snahou je unifikovat zkoušené úkony a poskytnout z praktické části zkoušky jednotný statistický výstup. (K tomu podotýkáme, že v ČR neexistuje ani není předepsán žádný protokol týkající se vyhodnocení praktické části zkoušky)
 - b. Poslední přednášejí z Univerzity Chemnitz prezentoval možnost zvýšení využití počítačové a trenažérové techniky při zkoušce. (V ČR se potýkáme s tím, že na některých pověřených obcích není možné zkoušet určité jízdní situace. Trenažery používané v ČR umožňují jízdu po dálnici, jízdu za zhoršených jízdních podmínek a není možné je využít pro závěrečnou zkoušku...)

Zajímavou a významnou událostí kongresu CIECA 2012 bylo jmenování Ing. Pavla Nahodila (zástupce MDČR v CIECA) do funkce viceprezidenta Permanent bureau CIECA. Věříme, že tento významný krok bude přínosem pro pozici ČR v evropských strukturách týkajících se zkoušení žadatelů o řídičské oprávnění a zároveň bude jistě vhodnou pomocí při aktuálním zavádění legislativy v ČR.

Prezentace z kongresu v kompletním znění najdete ke stažení na webu www.autoskol.cz