

# Autoškolské noviny



## Duben 2006

Vydává : Asociace autoškol ČR, 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!

Chceme všem, kteří se zúčastnili I. víkendového setkání v Pardubicích, touto cestou poděkovat za hojnou účast, která nás ubezpečila o ochotě věnovat Váš „volný čas“ akcím, které AAČR organizuje. Děkujeme Vám také za kvalitní dotazy a diskuzní příspěvky, které opět ukázaly, že v našich řadách jsou dobří odborníci, jejichž názory nelze přehlížet.

V tomto vydání Autoškolských novin Vám přinášíme opět několik zajímavých článků. Mnohem širší informace však naleznete na našich pravidelně aktualizovaných stránkách [www.autoskol.cz](http://www.autoskol.cz). Stránky jsou volně přístupné i nečlenům asociace, neboť máme zájem na tom, aby potřebné informace měli k dispozici všichni majitelé a učitelé autoškol.

Velmi si vážíme zvýšeného zájmu o členství v asociaci. Zavazuje nás to ještě k většímu úsilí o zkvalitnění péče, kterou věnujeme českým autoškolám a podnikatelskému prostředí, v němž se pohybují.

Na valné hromadě v listopadu 2005 jsme Vám slíbili zlepšení servisu. Uvnitř čísla proto naleznou všichni platící členové kopii **CD s prezentací novely** zákona č.361/2000 Sb. Do dalšího čísla novin bychom rádi přidali **CD se zákony** platnými od 1.7.2006 a pedagogickou **brožurku pro učitele** autoškol.

Bohužel, náklady spojené s těmito bonusy neumožňují, abychom je zaslali i neplatícím členům.

V rámci zmíněného servisu Vás zveme také na **Seminář** o nové právní úpravě správních deliktů, pořádaný **Agenturou Venice music production Praha**. Pro platící členy AAČR bude připravena speciální pozvánka opravňující ke slevě 500 Kč..

Výkonná rada AAČR

## Zhodnocení semináře

*Ing. Jaroslav Koula*

V lednovém čísle AN/2006 jsme Vám nabídli pozvánku na seminář k zákonu č. 411/2005 Sb., kterým se zásadně mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích a konečně i zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel.

Protože jsme nemohli zvolit jiný termín akce, než neděli 26. února, očekávali jsme s obavami, zda připravený seminář neznehodnotí nízký zájem posluchačů. Měli jsme sice potvrzenou účast některých autoškol, ale nemohli jsme předem odhadnout, kolik zájemců využije možnost platby na místě. Zájem posluchačů předčil naše očekávání. Do posledního místa zaplněný sál Kulturního domu Dukla dokázal, že naše obavy byly zbytečné.

Poznatky z Pardubic jsme vyhodnotili a shrnuli do několika bodů, které použijeme ke zlepšení organizace dalších akcí. Spoléháme na Vás, že se jimi budete řídit

### 1. K autoškolám:

- Apelujeme na zájemce, aby pro příště v maximální míře používali zpětně zasílané přihlášky a platby poukazovali převodem nebo jiným bezhotovostním způsobem.
- Hotovostní platby na místě je třeba chápat pouze jako nouzové řešení, které by měli využívat jen ti, kteří se rozhodnou na poslední chvíli.
- Veškerá nadbytečná administrativní činnost, která se odehrává během prezentace, nejenže zpomaluje prezentaci samou, ale vyvolává určité napětí a chaos, během kterého může dojít k nechtěným chybám.

### 2. K lektorovi:

- Budeme trvat na stručnějším výkladu podle dohodnuté osnovy navržené AAČR.
- Budeme požadovat zařazování většího počtu praktických příkladů.
- Budeme požadovat, aby byl zařazen časově vymezený prostor pro odpovědi na dotazy z pléna

### 3. K diskuzi a dotazům z pléna:

- Budeme akceptovat věcně formulované ústní i písemné dotazy
- Vyhrazuje si právo ukončit emotivně laděné nebo nic neřešící nemístné reakce jednotlivců

Přes uvedené nedostatky, můžeme hodnotit celou akci jako zdařilou. Oceňujeme, že se naprostá většina autoškol předem připravila a o úskalích zákona měla dobrý přehled. Svědčí od tom množství konkrétních dotazů. Příjemným překvapením bylo i skromné vystupování lektora, bez známek ministerské nadřazenosti, jak jsme jí mnohdy zažili u dnes již polozapomenutých úředníků. Děkujeme Vám za účast a věříme, že o další podobné setkání bude stejný zájem.

## Platby členských příspěvků - 2006

*Ing. Jan Černý*

Vážení kolegové a kolegyně,

obracím se na všechny provozovatele autoškol, kteří se cítí být členy AA ČR a dosud nedostáli svému závazku, aby uhradili členský příspěvek 1000,- Kč, jehož výše i splatnost do 31.3.2006, byla schválena Valnou hromadou.

Kontrolou plateb ke 31.3.2006 jsem ale zjistil, že se řada autoškol zpozdila. Bohužel jsou mezi nimi i autoškoly nově zaevidované. **Jsem přesvědčen, že se jedná pouze o nedopatření.** I v minulých letech bylo evidováno nemalé množství autoškol, jejichž provozovatelé uhradili příspěvky až v průběhu roku, přestože termín splatnosti byl do konce ledna. Pro letošní rok jsme termín posunuli o dva měsíce a přesto se nepříjemná situace takřka opakuje.

- Platbu členského příspěvku proto proveďte, prosím, co nejdříve převodem na běžný účet asociace číslo **6555060207/0100** - jako **variabilní symbol** vyplňte dočasné **evidenční číslo**
- **Evidenční číslo** je uvedeno u Vaší adresy na zadní straně obálky Autoškolských novin
- Také žádám všechny provozovatele, kteří neprovedli **aktualizaci údajů** v seznamu autoškol aby tak urychleně učinili. Dotazník zašlete na adresu Asociace autoškol ČR, Čajkovského 1, 130 00 Praha 3, případně e-mailem: asociace@autoskol.cz nebo autoskola.cerny@seznam.cz

Nová evidenční čísla budou připravena tak, aby byla distribuována v příštích novinách. Výkonná rada upozorňuje členy, že bonusy vkládané do AŠ novin jsou rozesílány podle adresáře ze seznamu autoškol a obdrží je toliko platící členové.

## Změna v provádění výcviku a zkoušek u skupiny A

*Ing. Jan Černý & Ing. Ondřej Horázný*

V současné době může žadatel získat řidičské oprávnění skupiny A s výkonem nad 25 kW:

- dosáhl-li věku nad 21 let, je-li držitelem skupiny A do 25 kW nebo
- dosáhl-li věku nad 21 let a splnil-li podmínky pro udělení skupiny A do 25 kW, tedy složil zkoušku z odborné způsobilosti

Jsou-li uvedené podmínky splněny, může žadatel absolvovat doplňkovou zkoušku z praktické jízdy na motocyklu s výkonem motoru nad 25 kW a po jejím složení získá řidičské oprávnění bez omezení výkonu.

Není-li žadatel držitelem řidičského oprávnění skupiny A do 25 kW musí absolvovat dvě zkoušky na dvou motocyklech. V tomto případě přináší novela zákona č. 361/2000 Sb. **zjednodušení**. Podle § 91, odst. 3, písmeno b) se výcvik provede v rozsahu stanoveném zákonem č. 247/2000 Sb. v platném znění, to znamená v rozsahu 13 hodin praktické jízdy na motocyklu:

- bez postranního vozíku s výkonem motoru nad 25 kW nebo
- s poměrem výkon/hmotnost převyšujícím 0,16 kW/kg nebo
- s postranním vozíkem s poměrem výkon/hmotnost převyšujícím 0,16 kW/kg.

Výcvik a zkouška z praktické jízdy se tedy po 1.7.2006 bude provádět **pouze na silnějším motocyklu**.

### **POZOR !**

*Uvedená novela se týká udělení řidičského oprávnění a nikoli výcviku. Ten je třeba novým podmínkám přizpůsobit dopředu! Pokud někdo absolvuje výcvik na motocyklu do 25 kW, složí zkoušky stávajícím způsobem v červnu a o řidičské oprávnění požádá v červenci, může mít smůlu, protože nebude plnit podmínku potřebnou k jeho udělení.*

Podle stanoviska Magistrátu hl.m.Prahy lze postupovat takto: žadatel, který ukončí výcvik na skupinu A nad 25 kW, samozřejmě až po dovršení předepsaného věku (21 let), a bude žádat o udělení řidičského oprávnění po 1.7.2006, může celý výcvik absolvovat na motocyklu o výkonu převyšujícím 25 kW (nebo na motocyklu s poměrem výkon/hmotnost převyšujícím 0,16 kW/kg nebo na motocyklu s postranním vozíkem s poměrem výkon/hmotnost převyšující 0,16 kW/kg). Tedy již v červnu by bylo vhodné žáky cvičit na motocyklu nad 25 kW s tím, že když složí zkoušku, počkají do začátku července s podáním žádosti o řidičské oprávnění. Stejně tak by se dostali do problému ti, kteří budou vycvičeni na motocyklu do 25 kW, propadnou a budou opakovat zkoušku v červenci. Informace od Magistrátu najdete na adrese [www.praha-mesto.cz](http://www.praha-mesto.cz)

### **UPOZORNĚNÍ !**

*V novele zákona č. 247/2000 budou posunuty hranice výkonu do 35 kW u výcvikových motocyklů pro výcvik na skupinu A s omezením do 25 kW, respektive nad 35 kW pro výcvik A bez omezení. Bude také upuštěno od motocyklu s postranním vozíkem i od parametrů výkon/hmotnost. Uvedená úprava odpovídá směrnici EU. Chystáte-li se koupit nový motocykl, mějte na zřeteli výkon motoru nad 35 kW.*

## **Poplatky za zkoušky od 1.7.2006**

*Ing. Jan Černý*

Zákonem č.411/2005 Sb. se novelizuje mimo jiné i zákon č.247/2000 Sb. Do zmíněného zákona byl doplněn § 39a, kterým se zavádí poplatky za provedení zkoušky.

Od 1.7.2006 bude žadatel o řidičské oprávnění povinen zaplatit příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností, u kterého je zkušební komisař zaměstnán, poplatek 700,- Kč za zkoušku z odborné způsobilosti, 100,- Kč za opakovanou zkoušku z předpisů o provozu na pozemních komunikacích, 200,- Kč za opakovanou zkoušku ze znalosti ovládání a údržby vozidla a 400,- Kč za opakovanou zkoušku z praktické jízdy.

*V médiích se nyní objevují mylné informace o zdražení autoškol od 1.7.2006. Pravdou je, že náklady žáka vzrostou, nikoliv však v důsledku zdražení autoškol.*

Podle §123d novelizovaného zákona č.361/2000 Sb., je podmínkou pro vrácení řidičského oprávnění zkouška z odborné způsobilosti podle § 45 zákona č. 247/2000 Sb. Přezkoušení řidiče se provede na jeho náklady a ve stejném rozsahu, který je stanoven pro absolventy autoškol. Podmínky jsou ale mnohem tvrdší. Jestliže řidič neuspěl, může zkoušku opakovat pouze jednou. Neuspěje-li, musí se podrobit nové výuce nebo výcviku z předmětu, ve kterém neprospěl. Opakovací dílčí zkoušky i zkoušky po ukončení nové výuky nebo výcviku z některého předmětu musí složit ve lhůtě šesti měsíců ode dne konání první zkoušky, jinak se musí podrobit nové výuce a výcviku v plném rozsahu.

*Povinnost zaplatit poplatky se tedy vztahuje i na řidiče, kteří pozbyli řidičská oprávnění po dosažení celkového počtu 12 bodů a hodlají požádat o jejich vrácení.*

## **Co nás čeká v blízké budoucnosti?**

*Ing. Jan Černý*

Vážení kolegové a kolegyně,

s velkými obavami sleduji dnešní situaci, kdy část majitelů autoškol, ve snaze získat co nejvíce klientů, roztáčí podbíživými cenami nebezpečnou spirálu, která může vést až k ekonomické likvidaci malých a středně velkých autoškol. Přece není možné snižovat cenu, jestliže naše náklady neustále rostou.

Trend snižování cen při rostoucích nákladech je velmi nebezpečný. Každý z nás musí být z něčeho živ, každý potřebuje prostředky na zabezpečení své rodiny a je jasné, že pak již nezbyvá mnoho prostředků na obnovu vozového parku a modernizaci autoškoly. Časem nebudeme mít na zaplacení ekonomických závazků a provozních nákladů, takže nakonec budeme nuceni firmu, kterou jsme léta budovali, zavřít. Nezbude nám nic jiného, než shánět jakoukoliv práci nebo přejít jako nezaměstnaní do evidence pracovních úřadů.

Zaráží mě názory těch, kteří si takto představují podnikání. Tito lidé buď neví anebo se tváří, že neví, jakým způsobem by měli cenu kalkulovat. A také je k tomu nic nemotivuje. Jednoduchým způsobem si zjistí ceny konkurence a svojí cenu pak nastaví o několik set korun nižší. Tak ale nelze

cenu stanovit. Do cenové kalkulace se musí zahrnout veškeré náklady na činnost autoškoly a také přiměřený zisk. Jiná poctivá, zdůrazňuji poctivá, možnost není, chceme-li mluvit o podnikání a nikoli o dočasném přežívání.

Velmi zajímavé je porovnání průměrných příjmů v okolních zemích EU a cen autoškol. Ne, nechci přepočítávat ceny v € na koruny, mluvím o porovnání cenys průměrnými platy v každé zemi. U skupiny B činí cena cca 60 – 70 % průměrného platu. A u nás? Cena ve výši 25-30% není vůbec ojedinelá. Ano, je pravda, že výpočet vychází ze statistik, ale protože statistické metody jsou v zemích EU v podstatě stejné, lze je porovnávat.

Takže bychom se měli velmi rychle zamyslet nad tím, co a za kolik děláme a jaké to může mít vedlejší důsledky. Jestli tím náhodou nedláždíme cestu pro ty, kdo prosazují zkušební centra v rámci neziskové zkušební organizace. Jsem přesvědčen, že tomu tak je. V kontextu s prosazováním 50% snížení dopravních nehod do roku 2010, které vyhlásilo MD, se už víc snažit ani nemusíme. Ministerstvo logicky usoudí, že levná autoškola provozuje nekvalitní výcvik a že její absolventi asi nebudou ti, kteří mohou k naplnění tohoto cíle přispět. Ministerstvo se ani nemusí namáhat s nějakou kontrolou, protože tenhle argument je dostačující. Dalším krokem už bude jen schválení vzniku centrální organizace typu dřívějšího Svazarmu. Ta prohlásí, že jako jediná zajistí jednotně provedený výcvik a v rámci zkušebních center také jednotné zkoušky. Následně dojde k postupnému odumírání soukromých autoškol, které až na výjimky nebudou schopné konkurovat podmínkám podporovaných novým „Svazarmem“. První nenápadný pokus ve formě akreditovaných osob pro školení řidičů C a D už tady je. Nejsem si jist, kolik z nás splní nastavené podmínky, ale vím jistě, že mnohé autoškoly ztráta školení citelně zasáhne.

Věřím, že je ještě čas k nápravě, ale nesmíme dlouho váhat. V opačném případě můžeme litovat, že se nepodařilo najít legální cestu k eliminaci autoškol, které poškozují zájmy většiny z nás. A na tom musíme usilovně pracovat společně s ostatními sdruženými autoškol.

## **Krach autoškoly MWO s.r.o. v Liberci**

Ing.Ondřej Horázný

Ve zprávách TV Nova 6.4.2006 a v regionální příloze MF Dnes 7.4.2006 se objevila informace o krachu velké levné autoškoly MWO s.r.o., která za sebou nechala nejméně 150 žadatelů, kteří zaplatili kurzovné a odjezdili buďto málo nebo vůbec nic.

V článku MF Dnes (odkaz je na www stránkách asociace) si můžete přečíst podrobnosti, popřípadě se můžete podívat na záznam Televizních novin TV Nova, jak dotyčná autoškola nalákala na „Akční cenu údajně 4000 Kč“ obrovské množství uchazečů. Posléze nezvládala provádět výcvik a dostát všem svým závazkům. Následovalo odebrání vozidel leasingovou společností a převod společnosti na nové společníky, kteří možná neměli přesné informace o stavu hospodaření firmy. Bylo podáno trestní oznámení. Pravděpodobnost, že poškození žáci se dostanou ke svým penězům se blíží nule. Budou-li mít štěstí a dohledá-li se dokumentace, potom jim budou započítány odučené hodiny pro pokračování v jiné autoškolě. V horším případě začnou znovu v plném rozsahu.

Trvalý růst nákladů generuje cenu za základní kurz pro skupinu B od 8.500 do 10.000 Kč a za individuální přípravu od 10.000 do 13.000 Kč . To už jsou poměrně reálná čísla, kdy autoškola nemá zapotřebí šetřit na nepravém místě, žák se setká s přípravou v rozumné kvalitě a v zákonem stanoveném objemu. Tyto ceny jsou však stále ještě nejméně o 10 - 20% podhodnocené. Jsou totiž výsledkem velké konkurence na trhu autoškol a jsou udržitelné mnohdy jen díky úsporám, které rozhodně nepřidají na kvalitě výcviku. Tím je myšleno nedostatečné odměňování učitelů, prodlužování životnosti vozidel a nemožnost investovat do modernizace. Na takové hladině by se měly pohybovat ceny základní.

Na druhou stranu, už jen při letmém pohledu na internetové prezentace autoškol je vidět, že v některých regionech není žádný problém nabízet ceny okolo 6000 Kč. Pokud se jedná o jednu nebo několik autoškol z mnoha, jako tomu bylo v Liberci a Jablonci, je to zřejmý exces. Rozumně uvažující žák si při dostatku informací udělá úsudek sám. Extrémně nízké může důvěřovat leda hlupák. O takové autoškole se veřejnost stejně dřív nebo později dozví například to, že výcvik u ní trvá neúměrně dlouho nebo vyjde najevo, že žáci mají potíže a zkoušky neustále opakují.

Je ale holou skutečností, že například v Brně, Plzni, Ostravě a zcela jistě i v jiných městech, je plošně zavedená cena 5.000-6.000 Kč považovaná za jaksi normální. V Nymburku dokonce existují nabídky i za 4000 Kč... Zajímavou shodou okolností je také fakt, že tam, kde plošně existují nízké ceny, je i propadavost výrazně vyšší než republikový průměr. Podle statistických údajů MDČR byl celostátní průměr za IV. čtvrtletí 2005 ve výši 31,6%, kdežto údaje z některých měst jsou dramaticky jiné - Brno 57%, Mikulov 60%, Sokolov 62%, Jablonec n/N 61%, Opava 78%, Ostrava 77%... Velmi často mi píší nebo telefonují žáci autoškol právě z takových oblastí a mimo jiné poukazují právě na potíže u zkoušek. Při tomto scénáři autoškola zpravidla nemá příliš zájem o doplňující výcvik, neboť dostatečným zdrojem doplňujících příjmů zřejmě mohou být nemalé poplatky za opravné zkoušky. Autoškoly podbízející se za tyto ceny vědomě degradují naši profesi a z učitelů dělají pomocnou sílu, která pracuje mnohdy za minimální mzdu. Je namístě, aby došlo k zásadnímu obratu ve filosofii nabízení služeb a k přechodu od honby za maximem žáků ke kvalitní práci. Asociace autoškol proto připravila společně s PSA výzvu autoškolám, která by měla tuto filozofii akcentovat. Text výzvy najdete na [www.autoskol.cz](http://www.autoskol.cz).

## Neuniklo nám

*Upravil Ing. Jaroslav Koula  
Zdroj: Novinky, ČTK*

Zkušební komisař magistrátu krajského města prorazil autem zábradlí mostu a zřítíl se do potoka. Podle svědků byl v době nehody opilý. Z místa utekl a policii nic nenahlásil. Sám přitom znalost zákona prověřuje u jiných řidičů. Své jednání nechtěl komentovat, odmítl pouze, že byl opilý. K úhradě škody cca 40.000 Kč se silničářům přihlásil až poté, co se o případ začala zajímat ČT ...  
*Dočkáme se také obdoby §8a Povinnosti učitele autoškoly? Vsázím 100 : 1, že nikoliv...*

## Počítače?!

*Miloš Šlajchrt*

V autoškolství pracuji už řadu let, od roku 1992 vlastním firmu, nyní již v rozsahu A-DE. Mám tedy právo na vlastní názor, se kterým samozřejmě nemusí každý souhlasit. Osobně si myslím, že pan ministr už toho řekl hodně, a ne vždy měly jeho výroky hlavu a patu. Ani přechod na počítače není tak jednoduchý, jak se možná na první pohled zdá.

Jak bude zabezpečen celý systém (hardware i software) proti neoprávněné manipulaci a jak bude zabezpečen tiskový výstup? Co když technika řekne dost v tom nejméně vhodném okamžiku, tedy když žák právě končí? Půjde mu *někdo* vysvětlit, že se to holt někdy stává a že půjde psát ještě jednou?

Domnívám se, že se nejedná jen o nakoupení potřebného počtu počítačů. Takové, které zvládnou testy, už ani nestojí moc peněz, takže jejich nákup by neměl nikoho z nás položit. Jde ale o provedení, zda každý PC samostatně nebo všechny v síti, a pak také o programové vybavení a věci s tím související. Tohle všechno musí *někdo* dodat. Dodavatele musí zase *někdo* vybrat a asi víme, kdo by jej vybíral. A jsme tam, kde jsme nechtěli být.

Nedomnívám se totiž, že zavedení výpočetní techniky do celého systému zkoušek, znamená automaticky jejich zkvalitnění. Dělá to na mně spíš dojem „*proč to dělat jednoduše, když to jde i složitě*“. Navíc jde o příležitost, při které by se *někdo* mohl slušně napakovat. Raději bych přivítal,

kdyby *policie* už konečně začala dělat svou práci tak, aby žáci viděli i na silnicích to, co se musí u nás naučit. Dnes, aby žák prošel u zkoušky, nesmí chybovat. Ale od momentu kdy dostane řidičák, už nikoho až tak moc nezajímá, jak se v té džungli bude chovat. Přivítal bych opačný postup. Nedělejme ze žáků cvičené opice a netrvejme tedy na tom, že musí umět testy jako básničku. Řešme spíš to, ať má každý řidič zájem na tom, aby se na silnici choval tak, jak má.

Jsem optimista a věřím, že *bodový systém* bude k tomuto cíli směřovat. Pokud *někdo* dopustí, aby se stal pouze dalším zdrojem korupce, pak nemá cenu řešit autoškoly. Už teď padají na školení dotazy, zda řidič, který bude muset prokazovat odbornou způsobilost, si bude také moci vybrat zařízení, kde se tak stane. Proč asi? Budou se opět vyprávět legendy o tom kde, co a za kolik? Já vím, bránit se novým věcem nemá smysl, dodnes bychom jezdili žebříňákem. Prohlášení, že do konce roku budeme zkoušet na počítačích, mi ale připadá stejně neuvážené a velkohubé, jako prohlášení, že do konce roku 2010 bude vést do Brna třípruhová dálnice.

Myslím, že na ministerstvu mají dost problémů, tak nechápu, proč si zbytečně přidělávají další. Ať dají do oběhu kvalitní papírové testy a až bude všechno fungovat jak má, mohou zdokonalovat. Slíbit, že testy budou na internetu už do konce prvního čtvrtletí, aby si je lidé mohli vyzkoušet, zní bohubile. Ale jen tak mimochodem mě napadá - nespolehá *někdo* tak trochu na to, že odborná veřejnost odhalí včas chyby? V žádném případě nekritizují záměr ministerstva zveřejnit testové otázky na internetu, ale nechtě jsou věci alespoň trochu nazývány pravými jmény. Je duben, čtvrtletí uplynulo a slib splněn není. Přesto, že si nikdo z nás nepřeje, aby se opakoval rok 2001, kdy se testy opravovaly za pochodu, vše nasvědčuje tomu, že se situace bude opakovat nebo že ministerstvo zvolí zase nějaké provizorní řešení. Budu nám všem držet palce, aby to rozumně dopadlo. Je i na nás, aby autoškola byla poctivým způsobem obživou a ne zlatým dolem. Doufám spolu s vámi, že bude lépe...

Přeji hezký den.

AA(323)- autoslajchrt@volny.cz

## **Bodové hodnocení deliktů v silničním provozu**

*JUDr. Pavel Bušta*

*Na základě zákona č. 411/2005 Sb., kterým se mění zákon o provozu na pozemních komunikacích, se po dlouhých a kontroverzních diskusích stal realitou systém bodového hodnocení vybraných právních deliktů v silničním provozu, a to s účinností od 1. července 2006.*

### **1.**

#### **Zaznamenávání bodů a ztráta řidičského oprávnění**

Podle tohoto systému řidiči motorového vozidla, kterému byla za jednání zařazené do bodového hodnocení pravomocně uložena sankce za přešůpek nebo trest za trestný čin, zaznamená příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností v registru řidičů stanovený počet bodů, a to ke dni uložení pokuty v blokovém řízení nebo nabytí právní moci rozhodnutí o uložení sankce za přešůpek nebo trestu za trestný čin. Při provedení záznamu bodů, kterým řidič dosáhl celkem 12 bodů, neprodleně písemně oznámí tuto skutečnost řidiči a vyzve jej k odevzdání řidičského průkazu a mezinárodního řidičského průkazu. Řidič pozbývá řidičské oprávnění uplynutím 5 pracovních dnů ode dne, v němž mu bylo toto oznámení doručeno.

*Skutečnosti tak neodpovídá ustanovení § 123a cit. zákona, byť deklaratorní povahy, že bodové hodnocení zajišťuje sledování opakovaného páchání přestupků nebo trestných činů, stejně jako tvrzení, že daný systém nemá sankční povahu.*

#### **Příklad**

Řidiči osobního automobilu se za přešůpek spočívající v jízdě po silnici v obci rychlostí 55 km za hodinu (překročení nejvyšší dovolené rychlosti o méně než 20 km za hodinu) uloží pokuta od 1500

Kč do 2500 Kč (a paušální částka nákladů řízení nejméně 1000 Kč), v blokovém řízení 1000 Kč, a zaznamenají se 2 body. Stejně tomu bude u přestupku spočívajícího v jízdě řidiče osobního automobilu po silnici mimo obec rychlostí 95 km za hodinu (překročení nejvyšší dovolené rychlosti o méně než 30 km za hodinu).

*Dopustí-li se řidič obou těchto přestupků spočívajících byl jen v nepatrném překročení nejvyšších dovolených rychlostí třikrát, dosáhne tak 12 zaznamenaných bodů (3x2x2) a vedle finanční újmy pozbývá i řidičské oprávnění.*

## 2.

### Vrácení řidičského oprávnění

O vrácení řidičského oprávnění je řidič oprávněn požádat nejdříve po uplynutí 1 roku ode dne uložení pokuty v blokovém řízení nebo nabytí právní moci rozhodnutí o přestupku nebo trestném činu, spáchaném jednáním zařazeným do bodového hodnocení, na jehož základě dosáhl celkového počtu 12 bodů.

*Podmínkou vrácení řidičského oprávnění je prokázání, že se žadatel podrobil přezkoušení z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a přiložil doklad o odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel ve smyslu § 101 zákona č. 361/2000 Sb.*

Takto se stanovuje (nesmyslná) povinnost žadatele o vrácení řidičského oprávnění podrobit se na své náklady zkoušce z předpisů o provozu na pozemních komunikacích a zdravotnické přípravy, ze znalostí ovládání a údržby vozidla a z praktické jízdy s výcvikovým vozidlem podle zákona o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, když příčinou bodovaného protiprávního jednání zpravidla není absence odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. Jestliže při přezkoušení z odborné způsobilosti neprospěje, může zkoušku opakovat pouze jednou. Neuspěje-li při opakované zkoušce, musí se podrobit nové výuce nebo výcviku z předmětu, ve kterém neprospěl. Opakované dílčí zkoušky po ukončení nové výuky nebo výcviku z některého předmětu je povinen složit ve lhůtě šesti měsíců ode dne konání první zkoušky při přezkoušení z odborné způsobilosti; jinak se musí podrobit nové výuce a výcviku v plném rozsahu.

*U požadovaného dokladu o odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel navíc nelze přehlédnout, že se nestanoví, co se rozumí takovým dokladem, kdo jej vydává apod.*

Ode dne vrácení řidičského oprávnění podléhá řidič novému bodovému hodnocení; obecní úřad obce s rozšířenou působností ke dni vrácení řidičského oprávnění zaznamená v registru řidičů odečtení všech 12 bodů.

## 3.

### Odečítání bodů

Řidiči, kterému nebyla ode dne uložení pokuty v blokovém řízení nebo nabytí právní moci rozhodnutí, na jehož základě mu byl v registru řidičů zaznamenán naposled stanovený počet bodů, pravomocně uložena sankce za přestupek nebo trest za trestný čin, spáchaný jednáním zařazeným do bodového hodnocení

- a) po dobu 12 po sobě jdoucích kalendářních měsíců, se odečtou 4 body z celkového počtu dosažených bodů,
- b) po dobu 24 po sobě jdoucích kalendářních měsíců, se odečtou 4 body z celkového počtu dosažených bodů zbývajících po odečtení bodů podle písmene a),
- c) po dobu 36 po sobě jdoucích kalendářních měsíců, se odečtou všechny zbývající body.



K tomuto dni provede příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností záznam v registru řidičů o odečtení bodů z dosaženého počtu stanovených bodů řidiči, a to nejpozději do 3 pracovních dnů ode dne, kdy vznikl řidiči nárok na odečtení bodů. Řidiči se rovněž odečtou body, které mu byly zaznamenány na základě pravomocného rozhodnutí o přestupku nebo trestném činu po pravomocném zrušení tohoto rozhodnutí. Po dobu výkonu trestu nebo sankce zákazu činnosti, spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel, neběží doba pro odečítání bodů. Odečtení všech 12 zaznamenaných bodů oznámí příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností písemně řidiči nejpozději do 5 pracovních dnů ode dne, ke kterému byl záznam o odečtení bodů proveden v registru řidičů.

#### 4. Námitky

*Nesouhlasí-li řidič s provedeným záznamem bodů v registru řidičů, může podat proti provedení záznamu písemně námitky obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností příslušnému k provádění záznamu.*

Shledá-li obecní úřad obce s rozšířenou působností námitky oprávněné, nejpozději do 10 pracovních dnů ode dne, kdy mu byly námitky doručeny, provede opravu záznamu o dosaženém počtu stanovených bodů v registru řidičů a neprodleně písemně vyrozumí o provedené opravě záznamu řidiče. Shledá-li příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností námitky řidiče neodůvodněné, rozhodnutím námitky zamítne a provedený záznam potvrdí.

#### 5.

#### Vybraná jednání a body za ně

Přehled jednání spočívajícího v porušení vybraných povinností a počet bodů za tato jednání stanoví příloha k citovanému zákonu. **Bodový systém však není dostatečně vyvážený a logický.** Například za jízdu rychlostí jen nepatrně převyšující nejvyšší dovolenou rychlost se počítá s dvěma body, naproti tomu za způsobení dopravní nehody s hmotnou škodou jakékoliv výše se nestanoví body žádné. Za předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to zakázáno zákonem, se stanoví 6 bodů, přičemž za porušení zákazu předjíždění stanoveného dopravní značkou se stanoví jen jeden bod. Postiženy nejsou ani projevy agresivních úmyslných protiprávních jednání v silničním provozu.

### Ještě k osvědčení profesní způsobilosti

*Upravil Ing. Jaroslav Koula*

*Ministerstvo dopravy, odbor agend řidičů, vydalo dne 9.3.2006 pod čj. 23/2006-160-LEG/1 Usměrnění č.1 pro činnost obecních úřadů obcí s rozšířenou působností při vyřizování žádostí o vydání osvědčení profesní způsobilosti řidiče.*

Reaguje tak na problémy kolem vydávání osvědčení řidičům, kteří nemají na území České republiky bydliště, resp. pobyt ve smyslu správního řádu. Usměrnění sjednocuje postup a obsahuje i jeho rozsáhlé právní odůvodnění. Z textu vyjímám následující body:

1. Pokud lze jednoznačně určit, kde taková fyzická osoba bez trvalého pobytu na území ČR vykonává svou činnost spojenou s provozem na pozemních komunikacích, např. místem doručení zboží je konkrétní místo a fyzická osoba vykonává svou činnost právě a pouze ve vztahu k tomuto místu, pak vydá osvědčení ten správní orgán, v jehož správním obvodu se takové místo výkonu činnosti nachází. Jedná se o uplatnění § 11 odst. 1 písm. a) správního řádu – určení místní příslušnosti správního orgánu podle místa činnosti.
2. V případě, že fyzická osoba vykonává svou činnost na více místech na území ČR, místně příslušnými jsou všechny správní orgány, v jejichž správním obvodu fyzická osoba vykonává příslušnou činnost. Pokud by tedy řidič, který pro výkon činnosti podle § 48 odst. 1 zákona musí

být držitelem osvědčení, například dovážel pravidelně zboží do deseti měst na území ČR, pak k vydání osvědčení budou místně příslušná všechna tato města. V takovém případě se postupuje podle § 11 odst. 2 správního řádu: Je-li místně příslušných více správních orgánů, provede řízení ten z nich, u něhož jako prvního byla žádost o vydání osvědčení podána.

3. Ve sporných případech je třeba rovněž postupovat podle § 11 odst. 2 správního řádu: V ostatních případech (případech, jejichž výskyt nelze ani v tomto obecném vymezení předvídat) nebo nelze-li podmínky místní příslušnosti určit, je k určení místní příslušnosti oprávněn nejbližše společně nadřízený správní orgán, tj. krajský úřad, pokud všechny správní orgány spadají do jeho správního obvodu, anebo ministerstvo dopravy, jestliže se tyto správní orgány nacházejí v různých krajích.
4. Ve smyslu základních zásad činnosti správních orgánů stanovených správním řádem je třeba zdůraznit zejména zásadu stanovenou v § 4 odst. 4 – povinnost správních orgánů umožnit dotčeným osobám uplatňovat jejich práva a oprávněné zájmy, a zásadu stanovenou v § 8 odst. 2, která zavazuje správní orgány ke vzájemné spolupráci v zájmu dobré správy. Tyto zásady je třeba promítnout do přístupu k žádostem o vydání osvědčení, a to ve smyslu § 131 odst. 5 správního řádu postupováním věci na požádání nebo se souhlasem žadatele tomu příslušnému správnímu orgánu, v jehož územním obvodu se žadatel, byť bez trvalého pobytu, zdržuje.

Toto opatření má význam zejména v příhraničí tam, kde do českých podniků dojíždějí pracovat především řidiči ze Slovenska. Tito si dosud museli vyřizovat povolení k pobytu a vyměňovat řidičský průkaz za český jen proto, aby jim mohlo být vydáno profesní osvědčení.

*(Úplné znění Usměrnění č.1 naleznete na stránkách AAČR [www.autoskol.cz](http://www.autoskol.cz))*

## **Přestup žadatele do jiné autoškoly**

*Upravil Ing. Jaroslav Koula*

*Ministerstvo dopravy, odbor agend řidičů, zaslalo Asociaci autoškol dne 8.3.2006 pod čj. 9/2006-160-AS/2 dopis, v němž reaguje na podnět Asociace autoškol ČR ve věci přestupu žadatele o řidičské oprávnění do jiné autoškoly. Dopis obsahuje velmi podrobné právní zdůvodnění, opírající se o platné znění zákona č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, (dále jen OZ). Důležitá jsou ustanovení OZ, která upravují problematiku závazků a ochranu spotřebitele, jako slabší strany.*

### **1.**

#### **Postup při dlouhodobé nemoci či úmrtí provozovatele**

U fyzické osoby, která podniká na základě živnostenského oprávnění, může jít o časté případy. U právnické osoby by taková situace mohla teoreticky nastat pouze při dlouhodobé nemoci či úmrtí statutárního orgánu. Žadatel se poté stává „rukojmím“ provozovatele, který svou nečinností může vážně zasáhnout do jeho práv.

Jestliže provozovatel nedodrží zákonem stanovené podmínky například lhůtu přihlášení ke zkoušce, a to z důvodu nemoci či jiných důvodů, dostane se do prodlení a žadatel může od smlouvy odstoupit, ovšem za podmínky, že poskytl provozovateli dodatečnou lhůtu k splnění závazku. Po uplynutí přiměřeně dlouhé doby od uplynutí lhůty je žadatel oprávněn od smlouvy odstoupit, aniž by předtím musel provozovatele upomínat o splnění či mu sdělit délku dodatečné lhůty ke splnění dluhu.

V případě úmrtí se plnění smlouvy stává nemožným, závazek zaniká, avšak žadateli vzniká nárok na náhradu škody, popř. nárok na vydání bezdůvodného obohacení, které může uplatnit v rámci dědického řízení. Analogický postup se může uplatnit v případě úmrtí provozovatele po řádném dokončení výuky, avšak před provedením zkoušky z odborné způsobilosti.

V případě zrušení společnosti (právnické osoby) lze nároky uplatnit v rámci likvidace anebo v rámci konkursního řízení...

### **2.**

#### **Postup v případě nespokojenosti s výukou provozovatele**

U jakéhokoliv závazku platí zásada, že musí být splněn řádně a včas. Podle toho, jestli žadatel přijal či nepřijal vadné plnění, dochází ke dvěma alternativám.

a) Žadatel vadné plnění vůbec nepřijme. Půjde o případ, kdy ještě před zahájením výuky zjistí, že provozovatel nemůže řádně splnit svůj závazek například proto, že vlastní nevhodné výcvikové vozidlo. (*Poznámka redakce - zvolený příklad není nejšťastnější, spíš půjde o případy, kdy žadatel dodatečně zjistí, že autoškola nemůže z kapacitních důvodů vyhovět jeho požadavkům na plánování jízd či jeho představě o termínu ukončení výcviku a podobně*). Provozovatel se dostane do prodlení a žadatel, poté co provozovateli poskytl přiměřenou lhůtu k nápravě vadného stavu, může od smlouvy odstoupit

b) Žadatel až během výuky zjistí, že jde o výuku vadnou, která je v rozporu se závazkem na řádné plnění smlouvy. Provozovatel nese odpovědnost za vady poskytnutého plnění a žadatel se může domáhat buď přiměřené slevy nebo doplnění toho, co chybí. V případě zrušení smlouvy je každý z účastníků povinen vrátit druhému vše, co podle ní dostal. Rozsah vydání bude záležet na konkrétní situaci, za které ke zrušení smlouvy dojde .

### 3.

#### Postup při změně autoškoly podle zákona č. 247/2000 Sb.

Podle § 19 citovaného zákona může pouze autoškola, která prováděla výuku a výcvik, poskytnout doplňovací výuku a výcvik žadateli, který autoškolu řádně ukončil, ale řidičské oprávnění mu nebylo dosud uděleno.

Pro žadatele, který neprospěl u zkoušky z odborné způsobilosti, vyplývá z výše uvedeného určité omezení, spočívající v nemožnosti změny dosavadní autoškoly. Toto omezení však nelze chápat absolutně. Žadatel sice musí nastoupit u „mateřské“ autoškoly, nicméně nelze mu bránit v přestupu v případě nemoci či smrti provozovatele nebo v případě nespokojenosti s výukou provozovatele. Tento výklad se shoduje s principy, na kterých je postavena ochrana žadatele, jako spotřebitele.

Ministerstvo závěrem uvádí, že jejich právní výklad má pouze obecnou povahu a že konkrétní případy bude třeba vždy posuzovat podle konkrétní situace, a to zejména s ohledem na znění příslušné smlouvy uzavřené mezi žadatelem a provozovatelem... Nicméně Asociace autoškol bude chtít na ministerstvu konkrétní „návod“, jak postupovat.

*(Úplné znění dopisu naleznete na stránkách AAČR [www.autoskol.cz](http://www.autoskol.cz))*

**Ještě dodatek:** Článek byl napsán a dotaz na ministerstvu uplatněn dávno předtím, než se objevila informace o skandálním přístupu autoškoly MWO s.r.o. z Liberce. Díky tomu se stal článek velmi aktuálním. Poškozeným žákům zřejmě peníze nikdo nevrátí, ale každý z nás, provozovatelů autoškol, by si měl přečíst příslušná ustanovení Občanského zákoníku (zákon č.40/1964 Sb.) o spotřebitelských smlouvách, o závazcích a pohledávkách, právě v kontextu s uvedeným dopisem MD. V té souvislosti lze doporučit také prostudování zákona č. 634/1992 o ochraně spotřebitele, zejména část druhou a třetí a zákon č.526/1990 o cenách.

## Okrádá kdo používá autotrenažer?

*Ing.Pavel Zych*

K rozhodnutí vrátit se ve svém příspěvku k tématu, které se nejen na stránkách Autoškolských novin již v minulosti objevilo, mě přiměly především internetové stránky některých autoškol, na které se nyní přeci jen dostávám častěji, než dříve. A to především ty z nich, na kterých se ve výčtu předností dané autoškoly objevuje v různých obměnách asi následující: „Naše autoškola své žáky neokrádá a proto nepoužívá autotrenažer“. Anebo „Autotrenažer provozuje jen autoškola, jejíž hlavní snahou je na Vás ušetřit“.

Protože trenažer používám, přivedlo mě to k následujícímu zamyšlení, ve kterém se snažím být co možná nejvíce objektivní. Vzhledem k tomu, že jsem během své učitelské praxe prošel asi všemi stadii, (co se týká používání simulátorů různých technických úrovní) a tedy také výukou žáků s nimi i bez nich, mohlo by se mi to alespoň částečně podařit. Zažil jsem totiž ještě dobu autoškoly Svazarmu s klasickou čtyřkabinovou učebnou, pak nějaký ten rok začátků své vlastní autoškoly bez

něj, následně jsem si pořídil nový simulátor AT-90 (Škoda Favorit), potom znovu bez a nyní provozuji poslední typ firmy JKZ Olomouc AT99VRT.

Hned v úvodu bych se zabýval názorem, že simulátor není skutečné vozidlo a tím pádem není k ničemu. To je, myslím si, velmi jednoduché a laciné tvrzení, nemající s praxí mnoho společného. Otázka smyslu používání simulátorů totiž není výhradou autoškol, ale i řady dalších oborů a činností, kde je rovněž třeba naučit člověka obsluze nějakých technických zařízení a kde tuto otázku rozhodně takto nikdo nestaví. Kdo by dnes pochyboval o jejich užitečnosti, počínaje výcvikem obsluh elektráren, velínů rozvoden a pilotů konče? Ani v těchto případech se nejedná o zařízení bezesbytku rovnocenná se skutečnými, a i zde chybí některé vjemy a pocity.

Pochopitelně jedním z rozhodujících faktorů rozsahu uplatnění trenážerů je jejich technická vyspělost. Koneckonců právě podle ní jsou trenážery rozděleny v zákoně do čtyř skupin a tím je dán i rozsah výcviku, který je možné takto absolvovat. Je třeba si uvědomit, že v našich podmínkách se trenážery využívají hlavně pro nácvik základních úkonů techniky jízdy - od upravení sedačky, přes startování motoru, až po rozjíždění, řazení a zastavování. Ano, u řady z nich se například absence sil působících za jízdy neuplatní vůbec a u jiných se bez nich občas docela rádi obejdeme, a to ve prospěch všech zúčastněných, včetně vozidla. Na trenážeru je možné docela dobře zvládnout základní úkony obsluhy vozidla, naučit se koordinaci pohybů, naučit se bezpečnému způsobu ovládnutí volantu a podobným úkonům. Ale co hlavně, děje se tak v naprostém klidu a bezpečí. I ty nejhorší prohřešky, které by ve mohly vést až k reálnému poškození skutečného vozidla, jsou pro trenážer většinou pouhým stavem elektrického obvodu, na který reaguje nanejvýš chybovým hlášením.

Někteří žáci jsou si této výhody předem dobře vědomi a zařazení simulátoru do výcviku vítají. Pro ilustraci uvedu případ jedné naší bývalé žákyně, která k nám přestoupila z jiné autoškoly poté, co absolvovala první dvě hodiny praktické jízdy. Byla posazena za volant bez jakékoliv teoretické přípravy, bez trenážeru i cvičiště. Učitel a majitel auta v jedné osobě, se místo výuky celou dobu rozčiloval nad jejím nevhodným způsobem jízdy, kterou mu provozovatel autoškoly neproplatí, po přejetí nerovností se pomalu přestával ovládat a poté, co zarachotily kamínky z krajnice o spodek vozidla, jízdu ukončil. Víím, že toto je spíše extrémní případ, nicméně při použití simulátoru by asi motivace k takovému postupu přípravy žáka chyběla. Protože jakkoliv jsme různí učitelé, většině z nás není jedno, jak žák s vozidlem zachází (zvláště je-li naše). I když se dokážeme ovládat, stejně nám to na „nervy“ hraje a nemůžeme se těmito pocitům vyhnout. Už jenom nutnost být stále ve střehu, když zatím nemáme jistotu, co žák v příštím okamžiku udělá, je nutně vyčerpávající. To jsou hlavní důvody, proč na základě svých zkušeností trenážer používám. Pochopitelně, přijde-li žák, který už nějaké větší zkušenosti s řízením má, (a to je opravdu spíše výjimka), mohu tuto část výcviku vynechat případně zkrátit (nikoliv vypustit) a nahradit jí výcvikem přímo na vozidle.

Rovněž řada dalších argumentů, které jsem v průběhu let v neprospěch možností autotrenážerů vyslechl, nebyla jejich nedostatkem, ale nesprávným zacházením s nimi. Přece jim nemůžeme vytýkat, že žák může jezdit neomezeně dlouho na jedničku s plným plynem a nic se nestane, že může řadit bez spojky nebo že se mu podaří zařadit kdykoliv jakýkoliv rychlostní stupeň (i když u nových typů už tak úplně neplatí) a že pak získá nesprávné návyky, které používá i ve skutečném vozidle. Je především věcí učitele, aby na žáka dohlížel, učil ho a průběžně opravoval jeho chyby. Určitě není účelem trenážeru zbavit učitele práce tak, že spustí jen nějaký program (nahraný na kdesi na pásce či v paměti počítače) a půjde si po svých. Účelem je spíše přinést více klidu, jistoty a psychické pohody na straně žáka i učitele. Konečně zanedbatelné není ani to, že v úplných začátcích výcviku, kdy žák ještě často neovládá ani sám sebe, natož vozidlo, účinně zvyšuje bezpečnost výcviku. Ve prospěch vyspělého trenážeru hovoří i to, že lze bezpečně nasimulovat i kritické situace, které v běžném provozu nastávají, ale v praxi jejich nácvik těžko připravíme.

Na závěr se ale vrátím na začátek. Tvrzení o šizení žáků za použití trenážeru mě téměř uráží a nenacházím pro něj žádné odůvodnění. Pořizovací cena včetně upgradu je velmi blízko půl milionu korun, (pochybovače mohu přesvědčit fakturami), což je cena asi dvou nových Fabií. To neříkám proto, že bych si stěžoval. Také mě do toho nikdo nenutil a ani teď nenutí, neboť jsem si ho pořídil

zcela dobrovolně. K pořizovacím nákladům je nutné přičíst ještě nájemné za místnost, kde je instalován, což je cca 2000,-Kč/měs., náklady na elektrickou energii cca 1500,-Kč/měs., občas nějaký servis a náhradní díly (například náhradní lampa do projektoru vyjde na cca 13000,-Kč). V obraze výše uvedeného se mi to „šetření“ nějak vytrácí, ba dokonce bych řekl, že menší náklady bych měl při výcviku přímo na vozidle. Návratnost v podobě finanční úspory je tedy opravdu hodně dlouhodobá.

Takže čím tuto úvahu uzavřít? Na základě vlastní praxe bych se odvážil tvrdit následující:

1. naučit žáka dobře řídit lze s trenažérem i bez něj, rozhodující roli hraje učitel a jeho práce
2. použití trenažeru rozhodně neodporuje, ale spíš podporuje jednu ze základních vlastností výcviku, kterou je jeho souslednost - začít od úplných začátků a postupně přidávat další kroky
3. míra přínosu pro výcvik je závislá na jeho technické úrovni a správném zacházení s ním („zneužití dokonalého ve prospěch pohodlí učitele ji může téměř vymazat, zatímco důsledné využití jednoduššího může mít značný přínos“)
4. použití trenažeru určitě nezvyšuje stresovou zátěž žáka při výcviku, podle mých zkušeností je po seznámení se s ním reakce na něj převážně kladná
5. někteří žáci se vysloveně dotazují na autotrenažer, většinou proto, že považují tento způsob zahájení výcviku za pro sebe optimální a tuto možnost vítají (vynechat ho je možné vždy)
6. je nefér tvrdit, že autoškoly s trenažérem jej provozují jen proto, aby na žácích co nejlvíce ušetřily

Konečně, občas se mi zdá, že za všemi předchozími důvody pro ztracení trenažerů, se schovává kdesi ještě jeden důvod. A sice obava, aby třeba někoho nenapadlo rozhodnout, že by se trenažer mohl stát povinnou výbavou, což by byl pro mnohé autoškoly problém. A tak možná třeba proto neustále zdůrazňují jeho nedostatky a kritizují jejich zastánce. Ale přes všechna pro i proti si myslím, že rozhodnutí o povinném používání trenažeru by byl, aspoň podle mého názoru, stejně nerozumný přístup, jako jeho zavrhování.

## **Jak se zakládá „zlatá“ autoškola...**

*Ing. Jaroslav Koula & Ing. Ondřej Horázný*

Nebaví Vás Vaše práce? Jste nezaměstnaní? Toužíte vydělat velké peníze? Založte si autoškolu!

Musíte mít aspoň 3 roky řidičák. Ten má dneska kde kdo, předpokládám, že i vy. Fajn. Jako první krok si uděláte papíry pro učitele. Říká se tomu učitelák nebo vznešeně profesní osvědčení. Je bezva, když máte maturitu, ale není to svatá podmínka. Praxi taky nepotřebujete, stačí ten řidičák. Vezmete ho sebou do autoškoly, která školí učitele. A za tři měsíce, když se nezadrhnete u zkoušek, máte učitelák v kapse.

Pak se začnete pít po živnostenském listu. Drobnou překážku ve formě tříleté učitelské praxe vyřešíte zkušeně. Seženete si řadového učitele, za pár šestáků z něho vymámíte kopii učiteláku a máte odpovědného zástupce. Teď už jenom zbývá vyřešit pár drobných překážek a poté dojít na úřad pro registraci. Je to jen administrativní úkon, potřebné papíry obstaráte snadno.

Pro sichr si opatřete dva tři zákony, abyste byli moudří. Nějak se jimi prokoušete a zjistíte, že potřebujete i nepotřebujete učebnu. Vzpomenete si na chytrou Horákyni a proto i další krok učiníte správným směrem. Proč utrácet za stálou učebnu, že ano. Spraví to smlouva s kulturákem na něco hodin týdně, stejně tam nikdy nevkročíte. Cože prosím, vy se ptáte, jak budete učit teorii? Chcete mi tvrdit, že za volantem to nejde? Už si o vás začínám myslet, že neumíte číst. Dvěstěčtyřicetsedmička praví, a vy si zákon znovu přečtete, že žák se má učit hlavně doma. Konzultace asi budou potřeba, v zákonech je čurbes, ale to zvládnete během pauzy. Stejně si, vy i žák, potřebujete odfrknout. Po vystřídání ho posadíte pěkně dozadu, hodíte mu test a zatímco vy věnujete toužebné pohledy krasavici za volantem, on může vzadu vesele škrtat.

S výcvikem problém není. Žákům těch pár úkonů vysvětlíte během jízdy, poněvadž tak to přece nejlépe pochopí. Můžete je taky od volantu vyhodit a chvíli jim ukazovat váš styl. Na nemehla platí „ukázaná“ stejně víc, než půlhodina vašeho výkladu.

S posledním zádrhelem kolem učebny si taky poradíte. Ale musíte improvizovat, jinak bude malér. Jde totiž o zkoušku, která má být vyvrcholením vašeho snažení. Má se konat v autoškolě a to je velmi nepříjemné. Nezmatkujte! Raději si podruhé přečtete dvěstěčtyřicetsedmičku a zvíte, že zkoušky se provádí v autoškolě, nedohodnete-li se s panem zkušebním komisařem na jiném vhodném místě... Hle, už slyším, jak vám padá kámen ze srdce. To je návod, zaplesáte, a hned si uvědomíte, že dohodnout se je přímo vaší povinností... Přeci nebudete úředníkům pořád tvrdit, že se učebna maluje, že prasklo topení, že nejde světlo, že se rozbily záchody anebo že jste zalomili klíč. To přece není profesionální, tak se vymlouvají děti, to by neobstálo. Je dobré vědět, že jsou také úřady, které samy chtějí, aby se zkoušky dělaly u nich. Neutrální půda jim připadá vhodnější a komisař se nemusí nikam harcovat.

Než se dostanete k vyvrcholení, musíte vyřešit otázku, v jakém autě budete učit. Chtělo by to něco reprezentativního a zároveň něco, co moc nežere. Nová Fábie nebo Octavie? Kde na to vzít? A co když nebudou kšefty? Dejte si výchovnou facku, slezte na zem a začněte s ojetým Favoritem. Pěkný kousek se dá koupit za 15 tisíc, za stříkačku dáte trochu víc, ale ani to vás nepoloží. Pedály pro učitele seženete za hubičku od toho, kdo je vymontoval, stejně je nepotřebuje. Sice potřebujete tuhle věc zapsat do techničáku, ale když se chce, jde všechno. A když ne, namontuje vám je autorizovaný servis.

Další problém jménem cvičiště vyřešíte taky hravě! V obci nebo poblíž určitě stojí krachující továrna s parkovištěm. Sice není moc velké, ale vašim záměrům vyhovuje. Plochu zdarma (není ani s kým jednat) zprivatizujete a šéf dopravního odboru vám formální papír určitě schválí. Může být, že jste klikaři a vlezete mu do rány zrovna v době, kdy potřebuje řidičák pro svého potomka. Bezdětnému nabídnete slevu pro děti jeho známých, to dá rozum! Fuj, přece ho nebudete korumpovat penězi, když jste ještě žádné nevydělali.

Ta zatracená sleva mi připomíná, že musíte vyrobit ceník. K vyřešení otázky „za kolik“ rozhodně nepotřebujete kalkulačku nebo ekonoma. Mrkněte, co účtuje konkurence, a zapamatujete si jejich cifry. Vy začínáte, nemáte ještě ani jméno, pročez nemůžete moc vyskakovat. Uvědomte si, že 9 litrů není nic pro vás. Vy musíte vyhlásit tučnou slevu, musí to být bomba! Zkuste takových 5 litříků. Na slevy slyší skoro každý, kvalita je druhdy vedlejší. Ideální stav. Zákazníci se pohnou a vy jim vyjdete vstříc. Budete jezdit pořád dokola. Od pondělka do neděle, od rána do večera. Abyste dloubli konkurenci, hned si máznete inzerát „**Nášeautoškolaporađjeđiprotoženabízínejnižšíceny**“. Co na tom, že nejpozději v pátek večer už budete v polosedě spát? Co na tom, že žáci budou čekat, až se vzbudíte? (Dobře jim tak, aspoň nebudou cintat benzín.) Co na tom, že se vám časem rozpadne rodina? Co na tom, že si budete dláždít cestu do hrobu? Co na tom, že vás budou poctivé autoškoly napadat? Co na tom, že... Kašlete na to, jed'te si svou cestou a nekoukejte napravo ani nalevo.

Konečně jste u cíle a jsou tu první zkoušky. Žáci toho moc nepředvedli, propadli. Jejich mínus, měli se učit! Vyvrcholení se sice nekonalo, ale nebuďte zklamaní. Rozhodně nevěště hlavu ani sebe. Přichází totiž vaše chvíle, chvíle několika dalších vyvrcholení. Podáte jim pomocnou ruku, ale nejste sociální ústav, něco hodin holt budou muset zacvakat. Kasa cink, hodinu dáte nejméně za 500 babek. Niž rozhodně nechod'te! Že je to moc? Ale jděte. Jakou cenu má dneska pětikilo, nehledě na riziko podstoupené s nějakým pubertálním jelitem, že ?

Kasa cink, nádherný zvuk. Pár hodin lehce (ledabyly) odhrkáte a vzhůru na opravnou zkoušku. Tu dáte za trestných 15 stovek. Kasa cink, měli to umět hned a pořádně! Že nemají odpovědnost a že nepřišli na zkoušku? Žádný problém, přijdou jindy, času dost! Ale tu drzost musíte ztrestat! Kasa cink, nedá se svítit, dáte jim kulatou pokutu 1000 peněz za pohrdání autoškolou. Svědomí vás hryzat nemusí, je to výchovné. Slovo pokuta nepoužívejte, abyste třeba nenarazili. Jde jen o poplatek za nedostavení se ke zkoušce bez řádné a včasné omluvy... A že se sluňák omluví? Copak neví, že se má

omluvit týden předem doporučeným dopisem? Tak to by nešlo, kasa cink, omluva se neuznává. Jeho chyba! Důvod je jasný. Na opravku za 1500 babek klidně mohl přijít jiný Lojza a vy byste aktuálně přišli o poctivě vydělaný peněz. To nesmíte dopustit! Kasa cink. Hlavně, že to sype i když se kola netočí.

Vy říkáte, že se to někomu nemusí líbit? Kam na to chodíte? Vaše obavy nechte klidně stranou, průseráři budou rádi, že je vypíšete na opravku skoro hned a ne až bůhví kdy. Propadli podruhé, potřetí? Výborně! Kasa cink, budou platit, až zčernají. Šikovně z nich vymáčknete stejnou částku, jakou by stejně zaplatili předražené konkurenci. Té konkurenci, co chce 9 litrů a tvrdí, že žáci prospívají většinou napoprvé? Haha, nechte toho, to jsou jen řeči! Přeci nebudete cpát tomu grázlovi nehorázné prachy, aby si za ně kupoval nová auta, držel krok s vývojem a ohrožoval vás, co v tom ještě neumíte chodit... Poznává se někdo?

## SEMINÁŘ

### Nová právní úprava správních deliktů

*Výkonná rada AAČR*

Doporučujeme Vám návštěvu semináře o správních deliktech, pořádaný Agenturou Venice music production Praha, který se uskuteční v Praze dne 15.5.2006. Tento seminář není sice v režii AAČR, nicméně pro naše členy jsme vyjednali téměř 35% slevu, takže místo 1450 Kč zaplatíte pouze 950 Kč. Stačí, když vyplníte a odešlete přihlášku, kterou jste našli uvnitř Autoškolských novin. Od přihlášky za plnou cenu se liší logem Asociace autoškol.

Mnozí z Vás tvrdí, že podobné semináře jsou drahé a že se bez nich obejdete, protože informace lze získat i jinde. Pravda je, že sehnat informace problém není a pravda je i to, že přečíst si můžete leccos. Rozdíl je v tom, že na semináři se můžete setkat jednak se svými kolegy a jednak s odborníky, kteří se podíleli na tvorbě zákonů a jsou schopní Vám předat své znalosti a zkušenosti.

Přednášet a odpovídat na dotazy bude JUDr. Jan Kněžínek, zástupce ředitelky odboru agend řídičů ministerstva dopravy, PhDr. Vladimír Přikryl, pracovník ministerstva financí a JUDr. Pavel Bušta, právník specialista. Vložená investice se Vám pak vrátí třeba tím, že budete schopni mnohem lépe poskytovat kvalifikované odpovědi na dotazy školených řidičů.

Přihlásit na seminář se můžete do 10. května 2006. Na jednu přihlášku lze přihlásit i více účastníků z jedné autoškoly.

### Co říká zákon o cenách?

*Ing. Ondřej Horázný*

Události posledních dní mě přiměly napsat určitou reakci na to, jak se mají tvořit ceny za výcvik. Na metodiku kalkulace nelze dát jednoznačný recept. V zásadě lze obecně spočítat hodinové náklady, vynásobit počtem hodin, které jsou předepsány zákonem a přidat režijní náklady, přiměřený zisk a případnou DPH. Druhá možnost je provést kalkulaci přesně na míru, kde vezmeme v úvahu konkrétní podmínky podnikatele: počet učitelů, hodinová mzda, fond pracovní doby, odpisy, nájmy, režijní náklady, předpokládané počty žáků a další údaje. Ale ať počítáme jak počítáme, vždy je teoretická cena výrazně vyšší, nežli reálné ceny na trhu. Akceptovatelný rozdíl směrem dolů je 10-15%. Větší rozdíly už znamenají, že něco není v pořádku. Ještě to však nemusí být v rozporu se zákony. Stačí nízká mzda pro učitele. Není to proti ničemu, ale kvalitní pracovníky za 50-60 Kč za hodinu neseženete. Přijatelná mzda pro učitele začíná u 100 Kč hrubého za hodinu.

Základem pro stanovování ceny jsou ustanovení zákona č.526/1990 Sb., o cenách. Zde přinášíme jen malý výtah:

## § 2 Sjednávání ceny

(1) *Cena se sjednává pro zboží vymezené názvem, jednotkou množství a kvalitativními a dodacími nebo jinými podmínkami sjednanými dohodou stran, popřípadě číselným kódem příslušné jednotné klasifikace, pokud tak stanoví zvláštní předpis 5) (dále jen "určené podmínky"). Podle určených podmínek mohou být součástí ceny zcela nebo zčásti náklady pořízení, zpracování a oběhu zboží, zisk, příslušná daň 6) a clo 7) .*

(2) *Dohoda o ceně je dohoda o výši ceny nebo o způsobu, jakým bude cena vytvořena za podmínky, že tento způsob cenu dostatečně určuje. Dohoda o ceně vznikne také tím, že kupující zaplatí bezprostředně před převzetím nebo po převzetí zboží cenu ve výši požadované prodávajícím.*

(3) *Prodávající nesmí zneužívat svého hospodářského postavení k tomu, aby získal nepřiměřený hospodářský prospěch prodejem za sjednanou cenu zahrnující neoprávněné náklady nebo nepřiměřený zisk, nebo k tomu, aby narušoval tržní prostředí uplatňováním **podnákladových prodejních cen.***

*Kupující nesmí zneužívat svého hospodářského postavení k tomu, aby získal nepřiměřený hospodářský prospěch nákupem za sjednanou **cenu výrazně nedosahující oprávněných nákladů.***

Z uvedeného výňatku vyplývá, že cena nejenže nesmí být stanovena pod hranici nákladů, ale musí zahrnovat i přiměřený zisk. To vyplývá z dalších ustanovení i ze samé definice podnikání.

Vzhledem k tomu, že řada našich kolegů ještě nemá ucelený přehled o všech aspektech cenové tvorby, o spotřebitelských smlouvách a také o dalších vazbách mezi jednotlivými zákony, zvážíme možnost uspořádání odborného semináře, bude-li o něj zájem. Pokusili bychom se o spojení zmíněných témat na semináři k novele vyhlášky 167/2000 Sb., jejíž zveřejnění očekáváme v červnu letošního roku.

Určitě ale připravíme novou rubriku „Zákony pro provozování autoškoly“ s vyznačením důležitých pasáží. Tento nápad ovšem vyžaduje delší přípravu, takže Vás žádáme o trpělivost.

### Motounie - seriózní nabídka nebo podvod?

*Ing. Ondřej Horázný*

Asi před dvěma týdny byla AAČR upozorněna na webové stránky [www.motounie.cz](http://www.motounie.cz) . Tato stránky na první pohled vypadají velmi lákavě, protože nabízejí pro mladé lidi řídičák zdarma. Po důkladnějším přečtení však najde pozorný čtenář řadu rozporů. Potenciální žák má odpracovat třítydenní brigádu, během níž má zvládnout kurz v autoškole a ještě má nárok v té době na opravnou zkoušku zdarma. Stihnout v uvedených časech celou učební osnovu pro skupinu B a zkoušky je naprosto nereálné. Stejně tak je nereálné zvládnout opakovanou zkoušku.

Motounie hledá pomocí emailu autoškoly, které by za 3 týdny vycvičily v intenzivním kurzu za symbolickou cenu nebo zdarma řadu žáků... Zjišťovali jsme serióznost této organizace a relevantnost uváděných renomovaných firem coby sponzorů. Ani jedna z firem o projektu nemá nejmenší tušení a některé z nich zahajují právní kroky, protože jejich jméno bylo v této akci neoprávněně použito. Už to je dostačující důvod k tomu, abychom mohli tuto iniciativu označit jako nedůvěryhodnou. Ve věci se již angažuje také Český rozhlas a denní tisk.

Asociace autoškol varuje před tímto projektem všechny autoškoly. Na věci je mimo jiné zajímavé to, že každý účastník musí předem zaplatit jakousi zálohu 3500 Kč na účet Motounie, aniž by měl v ruce smlouvu, či jakoukoli jinou záruku.



## N1 jako cvičné vozidlo ?

Ing.Ondřej Horázný

Můžeme použít vozidlo kategorie N1 jako cvičné vozidlo? Co nám to může přinést za výhodu?

Výhoda je jasná, mohli bychom si odečíst DPH. Na první pohled ale máme smůlu. Stávající zákon č.247/2000 Sb. Jasně definuje cvičné vozidlo jako „osobní automobil“. Směrnice 2000/56/ES ale mluví jinak. Definuje cvičné vozidlo jako „Čtyřkolové vozidlo skupiny B schopné rychlosti alespoň 100 km/h.“. No a náš kombík s přepážkou zařazený jako N1 této definici nepochybně vyhovuje. Česká republika tuto směrnici řádně v daném termínu netransponovala do českého práva. Z toho pro českého občana vyplývá, že se směrnice může u soudu dovolávat. Ale to by byla poměrně obtížná cesta. Vzhledem k tomu, že jeden z našich členů vznesl tento dotaz, poslali jsme podnět na Ministerstvo dopravy.

Po volbách bychom chtěli společně s PSA a s představiteli provozovatelů TAXI jednat s ministerstvem financí o možnosti odpočtu DPH pro všechna cvičná vozidla a TAXI. Tyto dvě činnosti jako jediné nemohou osobní automobil nahradit ničím ani si z podstaty věci dopravu jinak nasmlouvat. Právě auto je pro nás základním výrobním prostředkem.Vzhledem k tomu, že odvádíme nemalé částky jako daň z přidané hodnoty, bylo by přinejmenším spravedlivé smět si DPH u auta odečíst.

Těsně po uzávěrce jsme dostali z MD dopis, že N1 momentálně jako cvičné vozidlo použít nelze.  
Celý text najdete na internetu [www.autoskol.cz](http://www.autoskol.cz)

## Informace o dění kolem autoškol v roce 2006

### 1.

#### Soukromá zkušební organizace opět na scéně ?

19.1.2006 proběhlo zasedání Podvýboru pro dopravu PSP ČR. Na programu byla diskuze o připravované novele zákona č.247/2000 Sb. Za AAČR se účastnil ing.Horázný, za PSA p.Hlavatý.

Byli jsme informováni o přípravě tzv. Euronovely zákona, která bude obsahovat mnoho zásadních změn. Na novele by se mělo začít pracovat letos na jaře. Obdrželi jsme také materiál nazvaný „Argumentace“, který obsahuje zdůvodnění, proč se situace v autoškolství může zlepšit jedině tak, že zkoušení budoucích řidičů nebude provádět stát, ale soukromá firma. Mezi hlavní protagonisty těchto myšlenek patří ing.Bajgar, p.Bittner, JUDr. Vaníček a ing.Holl. To, že situace v autoškolství není dobrá víme, ale zastáváme pozici, že řešení musí začít ve změně podmínek pro samotné provozování autoškol a ve způsobu výuky a výcviku. Plný text „Argumentace“ najdete na [www.autoskol.cz](http://www.autoskol.cz).

### 2.

#### Euronovela zákona č.247/200Sb.

V polovině února proběhlo na MDČR vypořádání připomínek k Euronovele zákona č. 247/2000 Sb. Část našich připomínek, bohužel jen malá a ne příliš důležitá, byla akceptována. U zásadních bodů, které jsme připomínkovali, ministerstvo setrvalo u svého stanoviska. Ministerstvo sice už připouští, že školení řidičů podle Evropské směrnice č.2003/59/ES, by mohla provádět fyzická osoba, ale naprostou většinu diskriminačních, nejednoznačných a vágních ustanovení v návrhu zatím zůstává. Naprosto chybí stanovení technických podmínek pro provozování této činnosti, přestože v Evropské směrnici jsou poměrně jasně definovány nebo z ní přinejmenším vyplývají. To se týká zejména používaných vozidel. Podle stávající dikce bude stačit, aby žadatel o akreditovanou osobu měl vše nasmlouváno bez ohledu na jakékoli zkušenosti a vybavení. Ostatně proč také ne. Vždyť

podle názoru ministerstva, bude akreditovaných osob tak málo, že se není třeba obávat konkurence. Na [www.autoskol.cz](http://www.autoskol.cz) naleznete text návrhu novely a udělejte si úsudek sami. Vaše reakce a připomínky očekáváme.

### 3.

#### Novela vyhlášky č. 167/2002 Sb.

6.3.2006 proběhlo na MDČR vypořádání našich připomínek. Za MDČR se účastnil Ing. Nahodil a JUDr. Kněžínek, za AAČR ing. Horázný a za PSA p. Hlavatý. Jednání trvalo asi 1,5 hodiny a bylo vedeno poměrně konstruktivně. Pracovníci MD akceptovali velkou část našich připomínek. Máme příslib k přesunu naprosté většiny otázek zařazených nesprávně do ústní zkoušky z OÚV zpět do testové části. Dále došlo k úpravě formulací zejména u zkoušky z praktické jízdy. Nebudeme však předbíhat a počkáme, až dostaneme upravené znění. Pokud se týče způsobu provádění zkoušek, MD trvá na tom, že do 31.12.2006 bude možno paralelně se zkoušením na počítačích provádět zkoušky stávajícími testy po vyřazení nepoužitelných otázek. V zájmu 100% jistoty zajištění zkoušek jsme toto rozhodnutí dále nerozporovali.

## EU autoškoly – náš vzor ?

Ing. Jaroslav Koula

Dokončení článku z minulého čísla

### ŠPANĚLSKO

Jestliže jsou francouzské *Autoroute* bezvadné, pak španělské *Autovia* a *Autopisty* se jim bezesporu vyrovnají. Všude, kde se rozšiřuje dálnice se velkoryse staví, pozemky nejsou úzký profil a peníze zřejmě také ne. V obou zemích se dodržují rychlostní limity, výjimky se pochopitelně najdou. Každopádně policistů jsem na cestě dlouhé 5600 km viděl méně, než autoškol a přesto se *tam* jezdí ukázněně a proto i plynule. Asi mají dodržování předpisů v krvi nebo je to výší pokut, ale rozebírat to nehodlám. Na západ od našich hranic je příjemná i vzájemná ohleduplnost. To jen v Německu je její úroveň o poznání nižší. Zkrátka majitelé Porsche, BMW a Mercedesů zrovna moc ohledy neberou. Jak jen mohou, zhusta překračují doporučený rychlostní limit. Káry jim to umožňují, tak *warum nicht*, že jo. Zejména tam, kde jsou tři jízdní pruhy není rozumné cpát se do krajního levého s něčím, co jede po rovině s bídou 150 km/h. Samostatnou kapitolou jsou motorkáři, protože unisono kašlou na všechno a ve všech třech zemích vyznávají styl *full throttle*. Snad jen v případech, kdy mají za sebou lehou děvu, jsou ochotni ubrat a nevrhají se tak stěmhlav do překárných situací. Ta jejich slepá víra v nesmrtnost součástek a pneumatik, a spoléhání se na fantastickou účinnost brzd, mě opravdu fascinuje...

### PENISCOLA

Jak už jsem se zmínil, autoškola byla navzdory úředním hodinám zavřená. Přes prosklenou stěnu jsem ale viděl do útrob učebny. Mé dojmy z umakartových stolů a z koženkou potažených židlí umocňoval televizor. Odhadl jsem, že pochází z doby, kdy se u nás začal vysílat druhý program. Na zdi viselo něco málo dopravních značek a dva neuměle vyvedené obrazy, demonstrující předepsané osvětlení. Nepřehlédnutelné cedule u vchodu hlásaly, že se zde konají také *CURSOS ADR*. Na vitríně visela fotka vozového parku – tři Renaulty Clio (už zase), nevzhledný malý skútr, jedna obstarožní stopětadvacítka a stejně obstarožní autobus, před kterým by obstály i historické kousky z Vysokého Mýta. Zástupkyně cisteren posazená na podvozku zhruba o velikosti Avie zřejmě suplovala učební pomůcku pro *CURSOS ADR*. Park doplňoval mikrobuses Mercedes a jedna malá nákladní souprava od těžké firmy. V pozadí stál větší sedan a osobní auto připomínající Fabii, ale jejich značky jsem nerozpoznal. Podle velikosti budovy a fotky vozového parku jsem usoudil, že jde o velkou autoškolu..

## SANTIAGO DE LA RIBERA

Tady jsem měl daleko větší štěstí. Ačkoliv má neznalost španělštiny je tak hluboká, že hlubší být nemůže, komunikaci s majitelem autoškoly *José Alfarem* to nemohlo zabránit. Pochopil, že jsme kolegové a už zhavil kopírku, aby mi ofotil ceník. Přidal vizitku a díky elektronické poště čile korespondujeme, já se slovníkem na dolní liště monitoru. Učebnu měl útulnou, kancelář malinkou, zato auta velká. Žádné francouzské prcky, ale rovnou kombíka VW Passat a Almeru Tino, poslední hit Nissanu. Almera nebyla ještě označená, ale co. Na Passatu také nebyla žádná svítlna schváleného typu, jen za zadním sklem se cudně krčila zelená samolepka cca 15x20cm s písmenem L a názvem autoškoly.

U té Almeru Tino se ještě zastavím, protože nejde o žádný tuctový vozík. Dovolím si odcitovat útržky z její charakteristiky: čtyři hvězdičky v testu EuroNCAP, pěti nebo šestistupňová manuální převodovka, barevný displej sdruženého panelu se zadní parkovací kamerkou, zážehový motor 1.8 l s variabilním časováním ventilů nebo nový turbodiesel 2.2 dCi se systémem vstřikování paliva Common Rail, ABS s brzdovým asistentem a EBD v základní výbavě, aktivní opěrky hlavy na předních sedadlech, čtyři airbagy, automatická klimatizace, palubní počítač, dálkově ovládané centrální zamykání, rádio + CD s ovládáním na volantu, záruka 3 roky nebo 100.000 km, záruka 12 let na prorezavění. No nekupte to do autoškoly, když *maestro José* inkasuje za béčko skoro 4x větší sumu, než nejodvážnější autoškola v naší metropoli. A nekupte to podruhé, když vás hýčkají odpisem DPH a když k tomu *don Alfaro* dostal od výrobce takovou slevu, že se mi z ní zapotilo oko. U nás se tahle kára nabízí za cenu, která začíná někde na 615.000,- Kč, kdežto on jí pořídil přibližně za 11.000 €. Fajn, tak hmatatelný a podstatný rozdíl je na světě. Šťouralům a ekonomickým mudrcům mohou poskytnout sice nepřesný, ale dostačující demografický údaj. Santiago je malé lázeňské městečko, žijící pouze z letního turistického ruchu a z přestárých lidiček, kteří vyhledávají lázeňskou péči. Kupní sílu tamních zájemců o skupinu B si netroufnu odhadnout, ale jasné je, že bude o dost vyšší než u českého zájemce. Za naftu platí stejnou cenu jako u nás, kolem 1 € za litr. Jak je na tom s dalšími náklady vážně nevím, ale mám zato, že mu vaz rozhodně nelámou. Ale dost o financích.

Ani u *dona Alfara* jsem neviděl žádný тренаžér, ani počítači nabitou učebnu. Vybavení mi přišlo důvěrně známé – tabule, video s TV, zpětný projektor, obrazy dopravních značek, funkční model řezu archaickým motorem se spojkou a převodovkou (dalo se točit klikou), na podstavci umístěné kolo s navlečeným sněhovým řetězem (*pedagogo* má smysl humor, přiznal se, že sníh a náledí ještě neviděl), panel s blikajícími semaforem, panel s přední maskou a zadním čelem s funkčním světly a panel s ovládacím okruhem bubnové brzdy. Ještě mi tam scházely Fronkovy obrazy a v autoškole u *dona Alfara* bych se cítil asi tak, jako v české autoškole před 35 lety. Jediný pokrok představovala souprava *Color TV + HiFi* video... To není kritika, nýbrž potvrzení mého přesvědčení, že quasivědecké metody výuky řidičů stojí za prd. Že některé naše autoškoly používají тренаžéry je věcí jejich zastánců, leč jiní, podobně jako *pedagogo José Alfaro*, si vystačí se svými auty. Všiml jsem si, že také vybírá registrační poplatky a není to zrovna malá částka. Pamatuji si, že za přihlášku si účtuje 150 €. Samozřejmě, že registrační poplatky jsou za normálních okolností nevratné. Považuji to za dobrou ochranu proti těm, kteří si vyzvednou přihlášku, nechají se zaregistrovat a pak ani nereagují na pozvánku. Na autoškolu se buď vykašlou nebo přejdou do jiné, která je zlomí nižší cenou nebo slibem „řidičák za 14 dní“... Mohu říci, že v autoškole *ALFARO*, která je členem *CONFEDERACIÓN NACIONAL DE AUTOASCUELAS*, se mi líbilo všechno. Určitě proto, že z ní, kromě spokojeného učitele a majitele v jedné osobě, vyzařovala solidnost a profesionalita.

Závěrem mi dovoluete malé shrnutí a zevšeobecnění poznatků z bleskového průzkumu, který, ač nemůže být chápán jako reprezentativní, přece jen o leccem vypovídá:

1. v EU existují malé i velké autoškoly, malé se zdají být v převaze
2. pro výcvik A se používají dva motocykly bez druhých řidítek + intercom
3. pro výcvik B se používají převážně malá a úsporná vozidla
4. označení výcvikových vozidel není v EU jednotné

5. pro výcvik B se nepoužívají trenažéry
6. pro výcvik C a D se používají starší ojetá nákladní auta a autobusy
7. učebny jsou vybaveny jednoduše, bez počítačů - základ tvoří tabule, obrazy a TV+video, další učební pomůcky zřejmě nejsou taxativně určeny
8. pro opakování a přezkoušení se používají klasické oboustranné testy A4 ve stejné podobě, která se u nás používala před zavedením blokového systému
9. ceny jsou rozdílné, nelze je jednoduše porovnávat s ohledem na různorodé formy přípravy a jejich kombinace
10. průměrné ceny za skupinu „B“ nejsou (ve Francii a Španělsku) nižší než 20.000 Kč
11. průměrná cena nafty je stejná jako v ČR ( kolem 1€ / liter)
12. ceny nových osobních vozidel jsou nižší než v ČR a kromě odpočtu DPH existují i výrazné slevy pro autoškoly
13. jsou zavedeny registrační poplatky splatné při podání žádosti
14. pověřené autoškoly mohou pořádat kurzy ADR
15. autoškoly jsou zastřešeny různými formami sdružení

Zjistil jsem, že dobré české autoškoly se nemusí za nic stydět, protože ani v zemích EU se žádné zázraky nekonají. Proto bych si přál, aby kolem naší profese zavládl konečně klid, přestalo se neustále experimentovat a profitovat z domnělé neznalosti mantinelů směrnic EU. To platí i o některých návrzích chystané novely zákona č. 247/2000 Sb., které naše podnikání očividně komplikují, ztěžují nebo jinak neodůvodněně omezují...

## Inzerce

**Autoškola? Pohodlně!** Výukové CD (DVD) s pravidelnou aktualizací obsahuje OÚV, TZBJ, PPV, ZP, OP, stávající nebo alternativně novou právní úpravu včetně bodového systému, testové otázky a zkušební testy, stovky fotografií, animací, videopořad „Nová pravidla a bodový systém“. Od léta 2006 bude program korespondovat s nově připravovanou učebnicí.  
Kontakt: [www.schroter.cz](http://www.schroter.cz), a tel. 377222819, 605720400 nebo [agentura@schroter.cz](mailto:agentura@schroter.cz)

**Evidence provozu autoškoly**, vedení průkazné evidence žadatelů, vozidel a učitelů v elektronické podobě, hlášenky a zkouškové seznamy, cena 9 800,- Kč  
**Evidence školení řidičů**, pořádaných podle zákona č. 247/2000 Sb., cena 4 000,- Kč  
**Evidence řidičů referentských vozidel**, pořádaných podle ustanovení ZP, cena 4 000,- Kč  
 Programy obsahují řadu funkcí a možností tiskových výstupů.  
 Kontakt: **WSW, ing. Winkler**, tel. 233322736, 603412678 nebo [wsw@chello.cz](mailto:wsw@chello.cz)