

AUTOŠKOLSKÉ NOVINY

Odborný časopis zabývající se vzděláváním a zkoušením řidičů

Projekty Asociace Autoškol ČR:

autoškolský
ombudsman 

www.autoskolsky-ombudsman.cz

START  DRIVING

www.startdriving.cz

NOVÉ
OTÁZKY.CZ

www.noveotazky.cz

L17

www.autoskola17.cz

Mezinárodní spolupráce Asociace Autoškol ČR:



Europäische Fahrlehrer-Assoziation e.V.
Fédération Européenne Des Auto-Écoles
European Driving Schools Association
Driver Training For Life

www.efa-eu.com

Spolupracujeme s partnery:



www.platformavize0.cz

SKODA

www.skoda-auto.cz



www.gasnet.cz

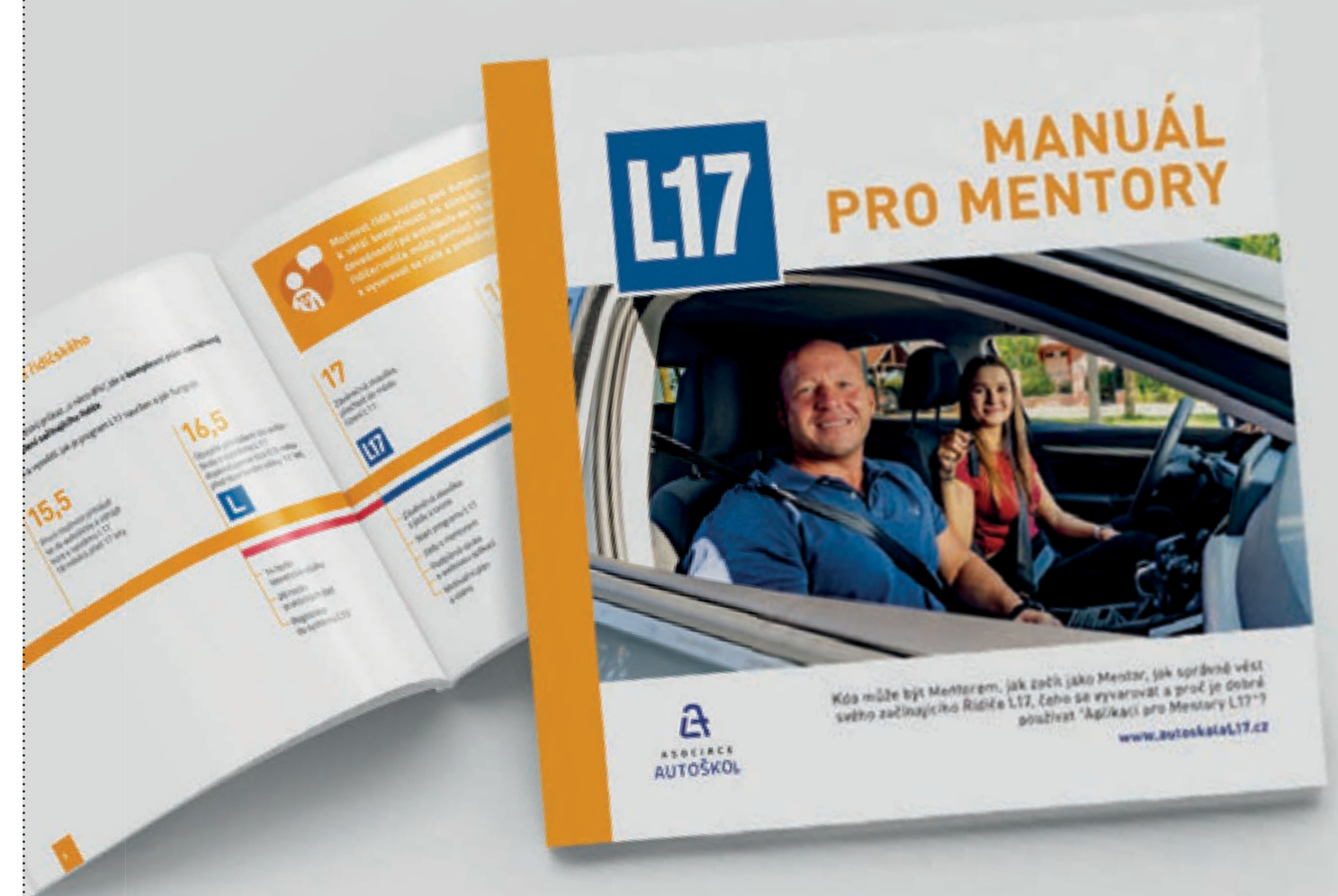


Záštita ředitele služby dopravní policie projektu
START DRIVING



Ministerstvo dopravy

Záštita ministra dopravy projektu
START DRIVING.



Představujeme Vám

Manuál pro Mentory L17, nové webové stránky k systému L17
a doprovodnou Aplikaci pro Mentory i Řidiče L17.

www.autoskolaL17.cz



Vážení čtenáři, milé kolegyně a milí kolegové, nejen z Asociace Autoškol.

Velice nás těší, že vám můžeme představit další číslo Autoškolských novin. Tentokrát je velmi obsáhlé a přináší nejen mnoho zajímavých článků, ale i spoustu výhodných nabídek od partnerů Asociace autoškol.

Co jsme si v tomto vydání pro Vás připravili?

Na podzim jsme si pro Vás připravili mnoho zajímavých konferencí a eventů. Dovoluji si vypíchnout termín 20. 10. 2023 kde Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Asociací autoškol ČR pořádá v O2 Universu největší konferenci pro odborný sektor vzdělávání řidičů za posledních 30 let. Cílem této konference je informovat co největší počet osob o připravovaných změnách v legislativě, které jsou aktuálně již schváleny a začnou platit od 1. 1. 2024.

V listopadu mimořádně přesuneme Valnou hromadu Asociace autoškol z oblíbené České Třebové tentokrát do Mladé Boleslavi a k Máchovu jezeru. Dne 22. listopadu pro Vás máme zajištěnu zdarma návštěvu výrobního závodu Škoda Auto a následně 23. listopadu v Hotelu Port u Máchova jezera bude konat Valná hromada s velmi zajímavým programem.

Od září a celý podzim budou probíhat s naším novým partnerem SCANII odborné semináře pro učitele autoškol a zkušební komisaře přímo v autorizovaných servisech SCANIE. Cílem těchto workshopů je zvýšit naši kvalifikaci jak v teoretické a praktické rovině a hlavně na moderních technologických vozidlech. Součástí každé akce (Mladá Boleslav, Ústí nad Labem, Modletice, České Budějovice) budou dokonce i praktické jízdy v moderním tahači či autobusu.

Na titulní straně těchto Autoškolských novin naleznete náš nejnovější produkt, na kterém jsme intenzivně pracovali několik posledních měsíců. Manuál pro Mentory a začínající Řidiče L17 je unikátní soubor rad a doporučení pro společensky odpovědné rodiče (Mentory) i žáky, kteří se rozhodnou nově využít systému L17 a pomohou tak společně s nám (autoškolami a zkušebními komisaři) zvyšovat úroveň kvalifikaci začínajícího řidiče.

Na závěr tohoto úvodníku si Vám dovoluji popřát mnoho kvalifikovaných a pozitivních žáků, příjemné kolegy v práci i při závěrečných zkouškách a v neposlední řadě bych chtěl abychom všichni společně vnímali náš obor jako intenzivně rostoucí a vyvíjející se v posledních letech velmi pozitivním směrem.

Ing. Aleš Horčíčka
předseda Asociace autoškol ČR

V tomto čísle Autoškolských novin najdete:

- 2 Staňte se členem AAČR
- 3 Akademie vzdělávání učitelů autoškol
- 4 Pozvánka na aktivity Asociace autoškol a dalších partnerů v roce 2023
- 6 Pozvánka na konferenci - Budoucnost vzdělávání rodičů 2023
- 8 Pozvánka na Valnou hromadu a návštěvu závodu Škoda Auto
- 10 Manuál pro mentory vše o programu L17
- 12 L17 a další zajímavosti v zemích EU
- 14 START DRIVING 2023 - termíny a lokace
- 16 40 žen na autodromu - START DRIVING FOR WOMEN slaví úspěch nejen v GasNetu
- 18 Co se změní podle nové evropské směrnice?
- 19 Aktualizace směrnice - Jak ji vidí jednotlivé státy?
- 20 Novinky z EFA 2023
- 22 Pozměňovací návrhy
- 24 Autoškolství v novém světle - Rozhovor se stážistkami AA ČR
- 26 Rozhovor s Pavlem Hradilem
- 28 Popularizace asistenčních systémů
- 30 ČAP - Tisková zpráva
- 36 Prezident Petr Pavel navštívil kurz "Učme se přežít"
- 38 SCANIA - Profiškola
- 40 Nové učebnice Asociace autoškol 2024
- 42 Jízdní pruhy matou cyklisty
- 45 Názory a postřehy provozovatelů autoškol
- 52 Youtube AAČR
- 54 Inovace testových otázek pro žadatele o řidičské oprávnění
- 55 Zajímavosti z www.autoskolsky-ombudsman.cz
- 56 Výkonná rada AAČR
- 57 Nové výukové pomůcky z dílny Asociace autoškol ČR

Staňte se členem AAČR



Výsledky naší práce ukazují, že být členem AAČR má smysl. AAČR v posledních letech prošla intenzivním rozvojem. Neustále pracujeme na tom, abychom se nejenom zlepšovali a byli v našem oboru rovnocennými partnery pro všechny spolupracující subjekty, ale i mentory kam by se mohlo naše odvětví směřovat.

Proč má smysl být členem AAČR? K čemu je to dobré?

- Aktuální informace o změnách v autoškolství máte jako první.
- Zvýhodněné vstupné pro členy na všechny semináře pořádané AAČR.
- Některé semináře jsou pro členy AAČR zcela ZDARMA.
- Možnost participace na projektu Startdriving.
- Zvýšení kreditu autoškoly.
- Autoškolské noviny v tištěné i online verzi.
- Možnost podílet se na prosazování legislativních změn.
- Přístup k online vzdělávacím programům vytvořeným AAČR.

Co pro Vás asociace dělá

- Hájí zájmy autoškol a akreditovaných školicích středisek
- Provozuje portál Autoškolský ombudsman, kde ZDARMA poskytuje poradenství žákům i autoškolám v nesnázích
- Zajišťuje poradenskou činnost pro všechny členy – sleduje a poskytuje nové informace v legislativě, ekonomice a trendech výuky
- Spolupracuje s MDČR na legislativních změnách
- Účastní se jednání Evropské federace autoškol
- Prosazuje rovné podmínky pro všechny autoškoly
- Prosazuje výuku v autoškolách v nejlepší kvalitě
- Připravuje studijní materiály pro žáky autoškol
- Pořádá semináře pro učitele autoškol

Neváhejte a přidejte se mezi nás!

Přihláška ke členství: https://aacr.nas-spolek.cz/clen_prihlaska.php

Chcete se podílet na tvorbě Autoškolských novin?

Nabízíme vám možnost spolupráce při tvorbě Autoškolských novin. Uvítáme vaše náměty nebo rovnou články, reportáže či legislativní znění novel zákonů souvisejících s autoškolstvím. Staňte se dopisovatelem redakční rady AAČR. Máte-li zájem kontaktujte nás na sekretariat@asociaceautoskol.cz



AAČR v číslech

Počet členů AAČR 2022-2023:

cca 235 registrovaných členů s uhrazeným příspěvkem
cca 273 registrovaných autoškol celkem

Počet registrovaných podporovatelů činnosti:

cca 30 nečlenských autoškol a celkem cca 50 registrovaných učitelů autoškol

Počet autoškol provozovaných členy:

cca 320 registrací k provozování autoškoly (na různých ORP)

Počet učitelů zaměstnaných u členů:

cca 1295 zaměstnanců u členů Asociace autoškol vykonávající práci učitele

Počet žáků za rok, kteří projdou výukou a výcvikem u členů:

cca 49 000 žadatelů o řidičské oprávnění naučí členové AAČR

Akademie vzdělávání učitelů autoškol pro získání profesního osvědčení

Pro koho?

Pro všechny zájemce stát se učitelem autoškoly.
Pro všechny autoškoly, které potřebují rozšířit profesní osvědčení svým kolegům.

Jaké kurzy?

Profesionální příprava nových uchazečů dle Zákona č. 247/2000 Sb. pro získání všech druhů profesních osvědčení.

Jak?

Individuální i skupinová příprava na základě schváleného učebního plánu kombinující prvky obecné přípravy učitele autoškoly a konkrétní přípravy pro úspěch u závěrečné zkoušky na Krajském úřadu.

Kdo?

Široká škála dlouholetých odborníků z Asociace autoškol, dopravních psychologů, zkušebních komisařů a dalších specializovaných profesionálů z různých oborů dotýkající se vzdělávání řidičů.

S čím?

Učitele v přípravě pro získání kompletně vybavíme potřebnými pomůckami (ÚZ Zákona, učebnice, skripta, zkušební otázky, výukové prezentace)

Na čem?

Učitelé v přípravě si vyzkouší používání trenažeru, naučíme ho používat informační systém k provozování autoškoly, praktické náslechy realizuje na moderních výcvikových vozidlech.

Kde?

Aktuálně Akademie vzdělávání učitelů autoškol připravuje kurzy v roce 2023 v lokacích:

- Liberecký kraj (Liberec, Turnov, Železný Brod, Česká Lípa)
- Středočeský kraj (Mladá Boleslav, Mělník)
- Praha
- Jihočeský kraj (Třeboň)
- Vysočina (Třebíč)

Za kolik?

Vzhledem k široké škále kurzů a možných variant napište poptávku na akademie@asociaceautoskol.cz a vypracujeme Vám cenovou nabídku.



Aktuální termíny:

11. 1. 2024 - Mladá Boleslav
11. 1. 2024 - Litomyšl
11. 1. 2024 - Česká Lípa
11. 1. 2024 - Praha
11. 1. 2024 - Třebíč
11. 1. 2024 - Třeboň
11. 1. 2024 - Ústí nad Labem
11. 1. 2024 - Ostrava

Přihlášky směřujte na:
akademie@asociaceautoskol.cz



POZVÁNKA

na aktivity Asociace autoškol a dalších partnerů v roce 2023



Září	15. 9.	SCANIA PROFIŠKOLA – Mladá Boleslav SCANIA a Asociace autoškol připravili sérii vzdělávacích seminářů nejen pro učitele autoškol. Prezentace nejmodernější techniky vozidel SCANIA. Více na straně 38.
	21. 9.	Výkonná rada Asociace autoškol ČR – Uhřetěves (Pravidelné jednání Výkonné rady AAČR s možností přizvání hostů nejen z AAČR)
Říjen	20. 10.	Konference Ministerstva dopravy „Budoucnost vzdělávání řidičů v ČR“ - Praha (Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Asociací autoškol ČR a dalšími partnery připravuje největší oborovou konferenci od roku 1989 s cílem seznámit učitele autoškol a zkušební komisaře s aktuální novelizací Zákona č. 247/2000 Sb. a dalších legislativních předpisů)
	26. 10.	SCANIA PROFIŠKOLA – Modletice SCANIA a Asociace autoškol připravili sérii vzdělávacích seminářů nejen pro učitele autoškol. Prezentace nejmodernější techniky vozidel SCANIA. Více na straně 38.
	27. 10.	START DRIVING MENTORS 2023 – Jihlava (Mediální termín zaměřený na popularizaci vzdělávání řidičů po zkouškách, kvalitní edukace jejich mentorů, evaluačních jízd atd.)
Listopad	3. 11.	SCANIA PROFIŠKOLA – Ústí nad Labem SCANIA a Asociace autoškol připravili sérii vzdělávacích seminářů nejen pro učitele autoškol. Prezentace nejmodernější techniky vozidel SCANIA. Více na straně 38.
	16. 11.	SCANIA PROFIŠKOLA – Mladá Boleslav SCANIA a Asociace autoškol připravili sérii vzdělávacích seminářů nejen pro učitele autoškol. Prezentace nejmodernější techniky vozidel SCANIA. Více na straně 38.
	23. 11.	Valná hromada Asociace autoškol ČR – Doksy u Máchova Jezera (Hotel Port) 22. 11. – Návštěva výrobního závodu Škoda Auto a Škoda Muzea ZDARMA pro členy Asociace autoškol ČR v odpoledních hodinách Svou účast na 22. 11. 2023 registrujte na odkazu: https://aacr.nas-spolek.cz/akce_prihlaska.php?id=141 23. 11. – Valná hromada Asociace autoškol ČR – Tisková konference k ukončení projektu START DRIVING 2023 – Tisková konference k Nové sadě testových otázek do systému eTesty
	28. 11.	Moje Autoškola – online seminář Seznámíme nové učitele s moderním způsobem vedení evidence autoškoly za pomoci software MOJE AUTOŠKOLA.
	30. 11.	SCANIA PROFIŠKOLA – České Budějovice SCANIA a Asociace autoškol připravili sérii vzdělávacích seminářů nejen pro učitele autoškol. Prezentace nejmodernější techniky vozidel SCANIA. Více na straně 38.

SKODA

Škoda Karoq Fresh Teď to klapne!



Produktový benefit
až **62 100 Kč**



Benefit programu
Škoda Autoškolám

Rozšiřte svůj vozový park o akční model **Škoda Karoq Fresh** v jedinečné svěží nabídce, ke které můžete zároveň získat benefit programu **Škoda Autoškolám**. Zajistěte svým studentům kvalitní výuku ve skvěle vybaveném voze. Pro více informací navštivte některého z našich autorizovaných partnerů nebo web skoda-auto.cz.

SKODA Autoškolám

Kombinovaná spotřeba a emise CO₂ vozu Škoda Karoq: 4,7 - 8,2 l/100 km 124 - 187 g/km

skoda-auto.cz

ilustrativní fotografie

[/skodacz](https://www.facebook.com/skodacz) [/skodacz](https://www.instagram.com/skodacz) [/skodacz](https://www.twitter.com/skodacz) [/skodacz](https://www.youtube.com/skodacz)

Pozvánka na konferenci



konference

BUDOUCNOST VZDĚLÁVÁNÍ ŘIDIČŮ 2023

Ministr dopravy a Asociace autoškol ČR Vás zvou na největší odbornou konferenci pro oblast vzdělávání řidičů od roku 1989.

Cílem konference bude seznámení co nejširší skupiny učitelů autoškol a zkušebních komisařů s aktuální novelou zákonů č. 361/2000 Sb a 247/2000 Sb., která přináší největší změny v systému vzdělávání řidičů od roku 2000. Za účasti Ministra dopravy Mgr. Martina Kupky budou představeny zásadní novinky z oblasti vzdělávání řidičů.

Součástí konference bude bohatý doprovodný program, panelová diskuze s tvůrci legislativních předpisů a též možnost nahlédnout do blízké i vzdálenější budoucnosti celého systému vzdělávání řidičů v ČR a zahraničí.

20. 10. 2023, O₂ universum (Praha Libeň)

Účast zdarma (zaregistrujte si své místo včas).



Největší konference od roku 1989



Od 1. ledna roku 2024 nás pro sektor vzdělávání řidičů čeká mnoho zásadních novinek.

Novely přináší na české silnice i dvě horké novinky, Řidičák na zkoušku a systém L17.

Mimo těchto zásadních novinek dochází i ke změnám bodového systému a zpřísnění sankcí a postihů.

Ministerstvo dopravy touto konferencí reaguje na význam chystaných změn, proto ve spolupráci s Asociací autoškol představí novelu právě v pražské Libni, kde o připravených novinkách (a nejen o nich) promluví ministr dopravy Martin Kupka a další významní hosté.

Přijďte se dozvědět víc o tom, co se na našich silnicích od ledna mění.

20. října v O2 universu v Praze.

Registrace budou spuštěny v následujících dnech, účast na konferenci je možná pouze po předchozí potvrzené registraci.

Program konference:

08:00 - 08:30	Registrace účastníků konference
08:30 - 09:00	Občerstvení
09:00 - 09:10	Zahájení konference
09:10 - 09:20	Úvodní slovo Mgr. MARTIN KUPKA , ministr dopravy
09:20 - 09:40	Mgr. STANISLAV DVOŘÁK , ředitel odboru agend řidičů
09:40 - 10:20	1. BLOK: Zhodnocení aktuálního stavu českého autoškolství Milan Janda, Jiří Novotný, Manuel Picardi, Markéta Novotná
10:20 - 10:35	Etické desatero učitele autoškoly finalistky Moje Víze O
10:35 - 11:00	Panelová diskuze MLADÍ ŘIDIČI Martin Kupka, Jan Matoušek, Jiří Zlý, Aleš Horčíčka
11:00 - 11:45	Občerstvení
11:45 - 12:25	2. BLOK: Novela legislativy k 1. 1. 2024 – L17, Řidičský průkaz na zkoušku Milan Janda, Aleš Horčíčka, Kay Schulte, Pavel Fiala
12:25 - 12:35	Ocenění osob za dlouholetý přínos českému vzdělávání řidičů
12:35 - 13:00	Panelová diskuze KULTURA VZDĚLÁVÁNÍ ŘIDIČŮ Ladislav Němec, Martin Laur, Martin Miškovský
13:00 - 14:00	Oběd
14:00 - 14:20	Odpovědi ministra dopravy Mgr. Martina Kupky
14:20 - 14:40	Vyhlášení vítěze soutěže zapůjčení vozidla Škoda Enyaq iV na týden zdarma
14:20 - 15:00	3. BLOK: Víze budoucnosti vzdělávání řidičů – nová závěrečná zkouška a výuka Matuš Šucha, Milan Janda, Jiří Novotný, Patrick Hekkert, Jan Polák
15:00 - 15:40	Ing. Milan Janda – Vyhlášky a prováděcí předpisy k novele platné 1. 1. 2024
15:40	Závěr konference

*Změna programu vyhrazena.

Pozvánka na Valnou hromadu

a návštěvu závodu Škoda Auto

Vážení členové Asociace autoškol ČR, termín Valné hromady se nezapomenutelně blíží a my bychom Vám rádi připomněli, že jsem si na tu letošní připravili něco speciálního.

Podařilo se nám vyjednat možnost návštěvy mladoboleslavského výrobního závodu Škoda Auto ČR a Škoda Muzea (museum.skoda-auto.cz) pro členy Asociace autoškol ZDARMA a i proto jsme se rozhodli tento event spojit s Valným shromážděním, na které tato výjimečná exkurze navazuje. Přespat můžete v příjemném prostředí Máchova kraje do následujícího dne 23. 11. 2023, kdy se bude Valné hromada Asociace autoškol ČR konat.

V případě Vašeho zájmu o exkurzi a přespání na hotelu Port nám prosím vyplňte závaznou přihlášku na uvedeném QR kódu.



Termíny:

22. 11. 2023

11–15 hod

Mladá Boleslav a návštěva výroby Škoda auto
+ Škoda Muzea

Orientační cenový předpoklad:

Návštěva závodu – 0 Kč / Návštěva Muzea – 0 Kč / Transfery po Mladé Boleslavi 0 Kč

Přespání z 22. 11. na 23. 11. 2023 v Hotelu Port u Máchova Jezera (včetně snídaně)
2700 Kč/osoba

Valná hromada pro člena AAČR – 0 Kč / Valná hromada pro doprovod – 500 Kč

Samořejmě je možné účastnit se pouze Valné hromady 23. 11. 2023, nicméně kdo z Vás a Vašich kolegů by měl zájem účastnit se programu 22. 11. 2023 v Mladé Boleslavi, tak prosím vyplňte výše uvedený odkaz.

ASOCIACE
AUTOŠKOL



AKADEMIE
VZDĚLÁVÁNÍ
UČITELŮ AUTOŠKOL

ASOCIACE
AUTOŠKOL

MOJE AUTOŠKOLA

MODERNÍ ELEKTRONICKÁ EVIDENCE

Nabízíme Vám online seminář pro Vaše nové učitele
v přípravě pro získání profesního průkazu.

Na semináři seznámíme nové učitele s moderním způsobem vedení evidence
autoškol za pomoci software MOJE AUTOŠKOLA.

Učitelé si vyzkouší zadávání nových žadatelů do výuky a výcviku

Vyzkoušíme si vedení evidenční knihy, třídní knihy, „vozáku“ a dalších výkazů
souvisejících s provozováním autoškol.

Lektor: Ing. Petr Mazánek

Rozsah: 90–120 minut

Termíny: 28. 11.

Čas: Vždy od 17 hod.

Přihlášky na: <https://www.asociaceautoskol.cz/akademie-vzdelavani-ucitelu-autoskol-38>

www.asociaceautoskol.cz

Manuál pro mentory vše o programu L17

Manuál pro mentory, to je zbrusu nová publikace Asociace autoškol ČR a zásadní pomůcka k zorientování se v programu L17.

Tento Manuál má sloužit jako **metodická pomůcka a návod**, který pomůže v ideálním rozvoji řídičských dovedností začínajících **Řidičů L17**, poradí jak začít, jak efektivně postupovat, co nedělat..., v neposlední řadě nabídne také **spoustu důležitých a užitečných informací** k samotnému systému L17.

Jeho primární zacílení je na společensky odpovědné rodiče mladých začínajících řidičů (**Mentorů L17**), kterým není lhostejný řídičský vývoj jejich dětí a zároveň se chtějí aktivně spolupodílet na předávání svých val-

idních a letitých zkušeností z provozu na pozemních komunikacích.



Kdo je Mentor L17

Z poslední novely zákona o silničním provozu (č. 361/2000 Sb.) vejde 1. ledna příštího roku v platnost mno-

ho zásadních a důležitých novinek v oblasti silniční dopravy, všem předcházely **dlouhodobé přípravy, správné nastavení podmínek a závěrečné vyhodnocení**, né jinak tomu bylo i v případě systému L17.

Aby se řidič mohl stát Mentorem L17, zapojil se do programu a svými zkušenostmi a dohledem pomohl začínajícím Řidičům v systému L17, je potřeba aby:

- získal řídičské oprávnění pro skupinu B **před více než 10 lety**,
- byl posledních **5 let nepřetržitě držitel** řídičského oprávnění skupiny B,
- v **posledních 5 letech nepozbyl právo k řízení** motorového vozidla na území ČR a nebyl ve výkonu správního trestu nebo trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorových vozidel, jde-li o držitele řídičského průkazu nebo mezinárodního řídičského průkazu podle § 104 odst. 2 písm. b), c) nebo d),
- **neměl zadržený řídičský průkaz**,
- neměl v bodovém hodnocení **zaznamenán žádný bod**.

V případě, že uchazeč splňuje všechny tyto podmínky, nic nebrání tomu, aby se stal Mentorem L17.

Stačí to ale?

Myšlenka systému L17 od prvo počátku spoléhá na správný **výběr Mentorů v rámci rodiny začínajících řidičů L17** (rodiče, prarodiče, strýc ap.), toto však **nemusí být nutně pravidlem** a nikde není psáno, že vzdálenější příbuzný, rodinný přítel či někdo mimo okruh rodiny, mentorování méně zkušeného řidiče nezvládne.

L17

Tento předpoklad samozřejmě počítá s tím, že Mentor z řad rodičů bude mít ke svému svěřenci vlnnější vztah a tendence k všeobecně aktivnějšímu přístupu, a to jak v rámci frekvence ježdění, tak i při samotném kontaktu za jízdy, kdy budou přirozená komunikace a přátelský přístup pro kvalitu řízení velice důležité.

Řidič L17 na prvním místě

Ať už bude Mentorem někdo blízký či méně, je **tím nejdůležitějším sám Řidič L17**, a to je potřeba si uvědomit. **Mentor má především zastávat roli rádce** a zkušené blízké autority, přes kterou si k řízení vozidla mladý řidič vytvoří uvolněnější vztah a pod jeho dohledem navykne rutině pohybu v provozu a čerstvě získaným pravidlům z autoškoly.

Jak toho dosáhnout? Jaký přístup aplikovat, čeho se vyvarovat, jak vůbec začít?

Manuál poradí a pomůže

V Manuálu pro Mentory L17 najdete odpověď na většinu vašich otázek; skrze srozumitelné infografiky, přehledná a věcná desatera, jasné pojmenované problémy začátečníků a další informace a názorné ukázky, dokážete sami a bez jakýchkoliv

pochybností svou roli Mentora velice **snadno uchopit a převést do praxe**. Obsah publikace je logicky vrstven a poskládán tak, aby vás vedl a zbytečně nezahltil informacemi, které se vztahují k pozdější fázi L17 programu, nic vám ale nebrání, načíst si celý Manuál a následně jej využívat už jen jako tahák nebo pomůcku při komunikaci s Řidičem L17.

Až čtyři Mentory L17

Prozatím nebylo zmíněno, že **Řidič L17 může ke svým vyjížděním využívat až čtveřici různých Mentorů**, což je doporučováno a pozitivně hodnoceno. V takovém případě je nasnadě, mít k dispozici podobného papírového rádce, který si může **každý z Mentorů předem prostudovat, podle potřeby půjčovat a o obsahu v něm diskutovat**. Není potřeba zdůrazňovat, že podobný způsob plnění programu L17 je žádoucí a opět velice pozitivně ovlivní samotného Řidiče, jenž si mimo tréninku opravdové jízdy **vyzkouší i různá auta, přístupy a osobnosti „spolujezdce“**. Navíc se rapidně **zvýší četnost jízdy**.

S prostudovaným Manuálem a společnou diskuzí Mentorů nad ním také

klesá šance přenést na mladého řidiče klasické zlozvyky a návyky, které jsou typické pro dlouholeté řidiče. Jeho využívání a dodržování doporučených praktik a tipů, logicky ovlivňují nejen Řidiče L17, ale dále vzdělává a „aktualizuje“ znalosti zúčastněných Mentorů.

Manuál pro Mentory L17 tak funguje hned několikrát a **pomáhá i tam, kde to na první pohled není potřeba**.

I pro autoškoly

Manuál pro Mentory L17 můžete objednávat na webu www.asociaceautoskol.cz nebo na emailu servisni@asociaceautoskol.cz.

Cena publikace je v roce 2023 pro členy Asociace autoškol ČR zdarma.

Manuál bude jistě i velice **zajímavou alternativou propagace pro samotné autoškoly**, které jej mohou nabízet při specializovaných školeních Mentorů L17 či přímo v kurzech budoucích Řidičů L17.

Ing. Aleš Horčíčka
předseda Asociace autoškol ČR

L17

MANUÁL PRO MENTORY

Kdo může být Mentorem, jak začít jako Mentor, jak správně vést svého začínajícího Řidiče L17, čeho se vyvarovat a proč je dobré používat „Aplikaci pro Mentory L17“?

www.autoskolaL17.cz

Jak probíhá kurz autoškoly

Výuka a výcvik pro získání řídičského oprávnění je upravena Zákonem č. 247/2000 Sb. o Zákonech o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel.

V rámci přípravy pro získání řídičského oprávnění skupiny B v systému L17 každý žadatel musí absolvovat minimálně 11 hodin teoretické výuky a 28 hodin praktických jízd další praxe.

Udělejte si představu, co všechno musí žadatel o řídičské oprávnění absolvovat:

Rozsah výcviku TEORIE

- 5 hodin – výuka předpisů o provozu vozidel
- 1 hodin – výuka o ovládání a údržbě vozidla
- 3 hodin – výuka teorie řízení a zásad bezpečné jízdy
- 1 hodin – výuka zdravotnické přípravy
- 1 hodin – opakování a přezkoušení

Rozsah výcviku PRAXE / JÍZDY

- 28 hodin – výcvik v řízení vozidla
- 2 hodin – výcvik praktické údržby
- 4 hodin – praktický výcvik zdravotnické přípravy

Jak být správným Mentorem před závěrečnými zkouškami?

Učitel autoškoly, Žák L17 a Mentor se spolu poctivě připravují na nejdůležitější okamžik závěrečné zkoušky. Jakým způsobem pomoci svému synovi či dceři pro správné zvládnutí závěrečných zkoušek Vám poradíme v následujícím desateru.

- 1 **Ke zkouškám jen když je vše absolováno.**
Bez absolvování všech hodin teorie a praxe není možné jít na zkoušku.
- 2 **Zjistěte zda je Žák L17 připraven a chce jít na zkoušku.**
Zkoušky nejsou povinností. Je možné si objednat další výcvik v autoškolě.
- 3 **Ověřte si elektronickým testem připravenost.**
Zkuste si společně s Řidičem L17 několik závěrečných testů.
- 4 **Minimum u teoretické zkoušky je 43 bodů, ale stačí to?**
Doporučujeme abyste Řidič L17 měl v přípravě alespoň 46 bodů
- 5 **Víte kde a kdy bude dělat Řidič L17 závěrečné zkoušky?**
Ověřte si zda víte správné místo a čas přiděleného termínu zkoušky.
- 6 **Má Žák L17 zaplacený správný poplatek za zkoušku?**
První zkouška stojí 700 Kč pro Obecní úřad. Má Řidič L17 zaplacenou?
- 7 **Buďte morální podporou.**
Snažte se svého syna či dceru pozitivně podpořit a naladit atmosféru.
- 8 **Víte kolik má uchazeč o ŘP pokusů?**
Aktuálně jsou to maximálně 3 pokusy. Dbejte na přípravu!
- 9 **Co když bude můj syn či dcera neúspěšný?**
Nic se neděje. Ve správné autoškolě identifikují problém a přihlásí k opravě.
- 10 **Závěrečnou zkouškou nic nekončí, ale začíná.**
Nyní nastává Váš čas. Do 18 let trénujte a pilujte dovednosti svých dětí.

L17 a další zajímavosti v zemích EU

Jak jistě všichni víte, tak od 1. 1. 2024 bude v České republice spuštěn systém L17. Abychom Vám ukázali, že se nejedná o nějakou mimořádnost v rámci EU, tak Vám přinášíme několik zajímavých faktů a údajů nejen z okolních zemí.

Země	Je ve vaší zemi zaveden systém řídičských průkazů s doprovodem?	Jestliže ano, jak funguje?	Je jízda s doprovodem rozšířená mezi mladými lidmi?	Je řídičský průkaz B1 rozšířený mezi mladými lidmi?
Bulharsko	Ne		Ne v Bulharsku neexistuje žádná praxe v řízení s doprovodem.	Spíše to není v Bulharsku běžné. Důvodem je to, že kategorie B1 se získává v 17 letech a je známo, že existují určitá omezení například na kubaturu vozidla. Zároveň se kategorie B získává plně legálně v 18 letech a proto je brání B1 bezpředmětně. Kategorie B v Bulharsku neznamena žádná omezení kubatury ani žádná jiná omezení pro vozidlo, které lze řídit touto kategorií.
Rakousko	Ano	Řízení s doprovodem během výcviku (3000km). Řízení samostatně od 17 let. Žádné doprovodné řízení po zkoušce.	35%	Ne
Litva	Ne	-	-	Zatím ne, ale rozšiřuje se to.Většinou mladí v okolí větších měst a v rodinách se středně vysokými příjmy. V roce 2022 absolvovalo kurz B1 v celé zemi přibližně 80 lidí. Většina zájemců volí spíše AM než B1.
Česká republika	Ne	V tuto chvíli ještě ne, ale bude zapracováno do našeho zákona od 1. 1. 2024	Ano. Toto popularizujeme naším projektem startdriving.cz	Ne
Finsko	Ne	Po získání řídičského oprávnění se neřídí s doprovodem, ale je možné získat oprávnění s povolením k výuce bez odborné výuky (kromě 4 lekcí teorie a jízdy). Výuka může být zahájena, když student dosáhne 16 let.	Touto cestou okolo 40%	
Holandsko	Ano	Sleduj: https://2todrive.nl/	Ano	Ne

Itálie	Ano	Minimálně 10 hodin řídičského výcviku mohou v 17 letech absolvovat pouze lidé s oprávněním A1 nebo B1. Poté mohou trénovat s dospělou osobou a bez cestujících až do 18 let. Mohou řídit pouze malá auta a doprovod dohlízející na praxi musí mít minimálně 10 let sk. B a nesmí mít více než 65 let.	Není	Ano
Portugalsko	Ano	V době vzdělávání v autoškole mohou studenti řídit s tzv. "vychovatelem" (např. otcem). Cílem je, aby mohli mít před zkouškou více zkušeností na silnici. Lektor však musí mít specifický výcvik v autoškole. Kandidáti stále potřebují absolvovat 32 hodin.	Ne	Ne
Norsko	Ne		Ano	
Německo	Ano	Po kompletním praktickém a teoretickém výcviku a zkoušce. Je to velký úspěch.	Ano, asi 50%	Ne
Dánsko	Ano	Pokud žák získá řídičský průkaz v 17 letech, musí jezdit s rodiči nebo osobou, které je alespoň 30 let a je držitelem řídičského oprávnění alespoň 10 let.	Ne, tento program využívá přibližně 25% našich 17 letých studentů	Ne
Švédsko	Ne		Ne ve Švédsku existuje možnost soukromého tréninkového řízení během autoškoly.	Ne
Řecko	Ano	Kandidát na řidiče musí být starší 17let. Po absolvování řídičského výcviku a úspěšném složení zkouškyřídičského oprávnění skupiny B má možnost řízení s doprovodem a je mu vydáno dočasné řídičské oprávnění. S dočasným řídičským průkazem je povoleno řízení s doprovodem v rámci krajské jednotky místa bydliště osoby. Při řízení s doprovodem platí nulový limit alkoholu.	Je poměrně populární, ale zatím nejsou k dispozici o počtu řídičských oprávnění, protože realizace řízení s doprovodem začalo teprve nedávno.	

START DRIVING 2023

termíny a lokace



www.startdriving.cz

MOST

AUTODROM MOST, a.s.
www.autodrom-most.cz

Termíny: 8. 9. / 13. 10. / 17. 11.



SOSNOVÁ

Autodrom Promotion s.r.o.
www.autodrom.cz

Termíny: 3. 9. / 15. 10. / 5. 11. / 19. 11.

Termín pro učitele AŠ: 4. 9. – SD Instructors



PŘÍBRAM

Polygon MAX CARS
www.maxcars.cz

Termíny: 8. 9. / 29. 9. / 6. 10. / 10. 11.



HRADEC KRÁLOVÉ

Polygon Hradec Králové
www.s-drive.cz

Termíny: 22. 9. / 20. 10. / 24. 11.

Termín pro učitele AŠ: 19. 10. – SD Instructors



VYSOKÉ MÝTO

AUTOKLUB KAROSA.
www.autodromvmyto.cz

Termíny: 1. 9. / 27. 10.



JIHLAVA

Polygon JIHLAVA-HOSOV
www.autoskolamusil.cz

Termíny: 28. 9 / 27. 10. / 16. 11.



TŘINEC

STEEL RING TŘINEC s.r.o.
www.steelring.cz

Termíny: 15. 9.

Termín pro učitele AŠ: 14. 9. – SD Instructors



OSTRAVA

LIBROS OSTRAVA, spol. s r.o.
www.centrum.libros.cz



Autoškoly zapojené do projektu:



Financováno z fondu zábrany škod



40 žen na autodromu

START DRIVING FOR WOMEN

slaví úspěch nejen v GasNetu



„O kurzech START DRIVING jsem poprvé slyšela před čtyřmi lety. Hned se mi líbilo, jak zlepšují bezpečnost v České republice,” vzpomíná Helena Steinerová ze společnosti GasNet na první zkušenost s kurzy pro začínající řidiče. GasNet se záhy stal spolehlivým partnerem projektu. A to i v letošní novince, kterou jsou kurzy určené speciálně pro ženy: **START DRIVING FOR WOMEN**.

„Na první dobrou to může znít zvláště – zorganizovat řidičský kurz jen pro ženy, ale my jsme tuhle akci uspořádali přímo na přání našich kolegů,” pokračuje Helena Steinerová, která řídí HR tým největšího distributora plynu v České republice. „Žen pracuje v GasNetu jen 26 %. Plynárenství je totiž díky velkému podílu fyzicky náročné práce přirozenou doménou mužů, a proto s našimi ženami pracujeme o to intenzivně-



ji. **START DRIVING FOR WOMEN** byl jednou z takových aktivit,” vysvětluje Helena.

Trénink a bezpečnost

Čtyřicet žen tak v červnu zlepšovalo své řidičské dovednosti na autodromu v Jihlavě. Naplno a profesionálně díky kurzu **START DRIVING FOR WOMEN**.

Ten uspořádala Asociace autoškol ČR s Asociací center bezpečné jízdy. Společně s GasNetem se akce zúčastnily zaměstnankyně společnosti Škoda Auto. Díky ní si ženy vyzkoušely i řízení elektroaut.

Kurz pro ženy zaštitila horolezkyně Klára Kolouchová, pro kterou je tré-



nink a bezpečnost klíčem k vrcholovým výkonům: „Zjistila jsem, že nejsem až tak dobrá řidička, za kterou jsme se považovala. Vyzkoušet si extrémní situace v bezpečném prostředí bylo úžasné. Vrátit se občas na tréninkovou plochu je třeba.”

Bezpečně samy sebou

Specifickou atmosféru kurzu pro ženy popisuje Adéla Komendová z GasNetu, která akci pomáhala připravovat a zúčastnila se jí i v roli řidičky: „Kolegyně si kurz velmi pochvalovaly. Když jsou ženy mezi sebou, tak lépe sdílí to, co chtějí zlepšit. Mízí soupeření. Atmosféra byla skvě-

lá a ženy jednodušeji odbouraly tlak za volantem. Už teď se nám hlásí další zájemkyně. Kurz určitě zopakujeme,” avizuje Adéla Komendová.

Každý plynář je řidič

Naslouchat lidem a řešit jejich podněty – takový je recept GasNetu na firemní kulturu, kterou zaměstnanci oceňují. Díky tomuto přístupu se GasNet stal Férovým zaměstnavatelem s dobrou atmosférou roku 2023. Standardní kurzy **START DRIVING** současně GasNet nabízí všem zaměstnancům. Ti zlepšují své řidičské dovednosti pravidelně také na kurzech defenzivní jízdy.

„**START DRIVING** podporujeme už od roku 2020, protože tak posilujeme naši klíčovou firemní hodnotu, kterou je bezpečnost. Každý plynář je řidič. Při péči o 65 tisíc kilometrů plynovodů najezdí naši zaměstnanci až 20 miliónů kilometrů ročně, takže nám není lhostejná kultura řízení v České republice. Společně se **START DRIVING** ji systematicky zlepšujeme,” uzavírá Alžběta Šedivá z HR týmu GasNet.

Zjistěte více o **START DRIVING FOR WOMEN** na startdriving.cz/women/.

Helena Steinerová



GasNet provozuje **největší plynárenskou distribuční soustavu** v České republice.

Pečuje o **65 000 km plynovodů** ve všech regionech České republiky kromě Prahy a Jihočeského kraje.

Je součástí kritické infrastruktury státu, zajišťuje bezpečné **dodávky zemního plynu pro 2,3 miliónů domácností a firem**.

GasNet současně připravuje Česko na obnovitelné plyny: vodík a biometan.

Partnerem projektu START DRIVING je GasNet od roku 2020.

Co se změní podle nové evropské směrnice?



Zásadní je řízení pro sedmnáctileté

Nová směrnice Evropské unie upravuje svoji předchozí verzi o řídičských průkazech. Pojdme se podívat, jaké novinky se v ní rýsují.

První, co se mění oproti předchozímu dokumentu je článek **17 o obvyklém bydlišti**. Ten říká, že pro účely nové směrnice se obvyklým bydlištěm rozumí to, kde člověk žije alespoň **185 dní z posledních 365 dnů**, ne tedy z běžného kalendářního roku. To je kvůli osobním a profesním vazbám, jež k danému místu zájemce o řídičské oprávnění má. Mimochodem, pokud žák nebude zkoušen ze znalosti používání záznamového zařízení (tachografu), tak jím vozidlo nemusí být vybaveno.

Řízení pro sedmnáctileté s mentorem Upravují se také možnosti řízení **pro sedmnáctileté řidiče u skupin CI, nebo C**. Po získání řídičského oprávnění by neplnoletí mohli řídit na silnici v doprovodu zkušenějších a starších řidičů (minimální věk je 24 let), kteří budou mladíky schopni vést a hlídat. Takový spolujezdec (chcete-li mentor) bude muset **být střízlivý** (ať už jde o alkohol, či drogy) a celkově musí **být schopen případně sám řídit**.

Mentor zároveň musí mít **vlastní řidičák alespoň pět let** a nesmí mu být vysloven zákaz řízení v jakékoli členské zemi EU. V případě vozidla typu C1 či C také musí mít platnou profesní způsobilost a školení stanovená **směrnicí 2022/2561** (v Česku odpovídající zákonu 561/2006Sb.). Samotné členské země mohou mít ještě další vlastní podmínky pro sedmnáctileté řidiče. Systém řízení s doprovodem **zároveň neomezuje stávající možnosti jednotlivých států snížit minimální věk pro skupinu B** a uplatňovat související podmínky na svém území.

Automatická převodovka

Drobně se změní také obsah teoretické zkoušky, a to kvůli rostoucí dostupnosti a používání nejrůznějších asistenčních systémů řidiče. Teoretická zkouška nově prověří znalosti v oblasti použití automatizovaných systémů řízení, existence převzetí požadavků automatizovaných systémů řízení a povinnosti řidiče při aktivaci automatizovaných systémů řízení.

Směrnice dále upravuje podmínky pro ty žadatele, kteří by rádi jezdili pouze **s automatickou převodovkou**. Harmonizovaný kód se do průkazu pro skupiny **AI, A2, A, B1 a B** zapisuje,

pokud je vozidlo vybaveno vozidlem bez pedálu/páčky spojky. Po absolvování speciální zkoušky (u nás doplňovací) **je možné harmonizovaný kód odebrat**.

Technika řazení u motocyklů

Novinky budou také u **motocyklů**. Žák bude muset prokázat způsobilost k **ovládání plynu**, pokud se zkouška provádí na motocyklu s ruční převodovkou, tak i s **ovládáním spojky**. Alespoň dva manévry pak žák ukáže **při vyšší rychlosti**, jeden při rychlosti alespoň **30 kilometrů** v hodině a druhý při rychlosti alespoň **50 kilometrů** v hodině. Pokud se zkouška skládá na motocyklu s manuální převodovkou, musí být jeden manévr proveden za použití druhého nebo třetího rychlostního stupně. To umožní posoudit způsobilost a také techniku řazení. **Důležité bude posoudit, jak žák dokáže předvídat nebezpečné situace**, k tomu mohou být použity také simulátory, což platí i pro další skupiny.

V případě, kdy bude zkoušku skládat zájemce o skupiny **C1E, CE, D1E a DE** a řidič ještě není oprávněn řídit vozidla skupin **CI, C, DI a D**, je nutné, aby před jízdou v provozu s připojeným přívěsem **byla provedena zkušební jízda bez přípojného vozidla**.

Aktualizace směrnice Jak ji vidí jednotlivé státy?

K nové podobě směrnice o řídičských průkaz se mohly vyjadřovat jednotlivé státy Evropské unie. Pojdme se podívat kdo ji jak připomínkoval.

Rakouská asociace autoškol

Rakouská asociace autoškol by si představovala zavedení **dvou nových skupin a to skupiny F – traktor**, tak aby držitel mohl řídit traktor i v další zemi Evropské unie a **ne pouze tam kde byl vydán**. Další opatření by se podle připomínek Rakouské asociace autoškol měl týkat **e-koloběžek** tak, aby jejich uživatelé byli zkoušeni z pravidel silničního provozu i z praktické jízdy. Rakušané operují tím, že e-koloběžka je rovněž motorové vozidlo s vlastním pohonem, navíc velmi náročné na řízení. Asociace také zdůrazňuje, že jsou často využívány při mezinárodní turistice.

Rakousko naopak vítá možnost **přeshraniční jízdy s alternativními vozidly do 4250 kilogramů**, které by do budoucna bylo možné provádět i se skupinou B a to minimálně po dvou letech držení řídičského oprávnění. Naopak Rakouská asociace zmiňuje, že by skupiny B, C, a D (dvoustopá vozidla) neměly automaticky zahrnovat také skupinu AM (jednostopý moped). Měl aby být povinná praktická zkouška včetně lékařské prohlídky.

Rakušané by také vítali možnosti, aby doba platnosti průkazů C1 a D1 byla prodloužena ze současných pěti let na 10.

Řízení mladých nad 17 let

Jedním z nejdůležitějších bodů nové směrnice je možnost řízení pro lidi

pod 18 let. V zemích, jako je Rakousko, by mělo být stanoveno, že mohou sedmnáctiletí řídit bez doprovodu, a že se rok řízení s mentorem vztahuje na řidiče mezi 17 a 18 lety, kteří si udělali skupinu C. **Řízení s mentorem by se tak vztahovalo pouze na Německo, Českou republiku, či Slovensko, protože zavádějí, či zavedli řízení pro sedmnáctileté až v poslední době**. Ve zmíněných zemích je nutný doprovod jak pro skupinu B, tak C.

Portugalské připomínky

Podle portugalské organizace ANIECA si preambule návrhu klade za cíl zlepšení dopravní bezpečnosti silničního provozu. ANIECA dále uvádí, že některá z nich dle jejího názoru vedou spíše opačným směrem a dodává, že by **nedostatek profesionálních řidičů neměl nahradit hlavní cíl – účinné snižování obětí dopravních nehod**.

Portugalsko trvá na tom, aby získání kategorií CE a DE nadále záviselo na získání kategorií C a D, protože velikost a hmotnost daných typů vozidel vyžaduje takovou jízdu, která je velmi odlišná od skupiny B – **zejména při manévrování, brzdění, změn směru jízdy, či obsazováním vozovky**. Získání kategorií C a D umožňuje řidičům osahat si všechny rozdíly jízdy, zautomatizovat je a řídičsky vyžráť.

Dále je nutné, aby řidič řídil pouze vozidlo té kategorie, pro kterou má řídičské oprávnění a vypichuje, že **postupné získávání jednotlivých skupin** je určitý validační proces, který vychovává řidiče tak, aby se postupně učili manipulovat s různými typy vozidel. Zároveň je zapotřebí nepamínat, že vozy kategorie D2 jsou velmi těžké a **umožňují pře-**

pravu až 17 lidí. Je nutné, aby zájemce o takovou přepravu **prokázal dovednosti** potřebné k řízení daného vozu – tedy složil zkoušku, či absolvoval školení.

Portugalsko také připomínkovalo bod o zkoušení pomocí simulátoru při praktických zkouškách, což vidí jako nedodatečné, vyvolává to totiž problémy, které je potřeba brát na zřetel. Simulátor nemají takovou kvalitu, aby zaručily cíle norem. **Portugalsko navrhuje místo používání simulátorů** při zkouškách bylo prosazovat povinné hodnocení vnímání rizik při teoretické zkoušce.

EFA – Evropská asociace autoškol

Podle Evropské asociace autoškol je naléhavě důležité, aby se **aktualizovaly učební osnovy zkušebních komisařů a učitelů autoškol**. EFA je vidí jako zastaralé. Jde pak hlavně o znalosti potřebné k řešení současných technologických výzev a dovedností. EFA by uvítala také změny pro výcvik skupin umožňujících řídit **dvoustopá motorová vozidla**. Ten by měl být v celé EU certifikovaný autoškolaři na témata vycházející z vědecké literatury o nehodách motorových dvoustopých vozidel a to po vzoru zemí jako jsou Rakousko, Česká republika, Chorvatsko, Francie, Itálie, Irsko, Norsko a Španělskou. Výcvik by potom mohl být vylepšen **například o znalosti ABS** (anti block system).

Na úrovni EU také ne všechny země EU pak uplatňují směrnici pro výcvik AM stejně. V průběhu let totiž EU zvýšila věk pro získání tohoto oprávnění na 14, resp. 15 – 16 et. EFA se domnívá, že jednotná zkouška pro mopedy s manuální převodovkou bude důležitý krok ke zvýšení dopravní bezpečnosti.

Ing. Aleš Horčíčka
předseda Asociace autoškol ČR

DALŠÍ POZNATKY EFA

EFA chce dále sjednocení podmínek pro elektokoloběžky. Řidič smí mít minimálně skupinu AM.

Chybí více než 400 000 profiřidičů.

Důvody: nízké mzdy, špatná pověst povolání, neadekvátní zacházení s řidiči, btižné získávání potřebných řídičských oprávnění. Může se to zhoršit kvůli vysokému věku řidičů.

Řešení: Mladí by mohli získat skupinu C, či D pomocí certifikovaného povinného výcviku jako u nižších kategorií – bez nutnosti opakovat praktickou zkoušku. Povinná počáteční a pravidelná školení profesionálních řidičů vozidel od 2,5 do 3,5 tuny – typicky jde o řidiče TAXI, či lehkých nákladních vozidel.

Doporučení: povinná dodatečná školení pro další profesionály a pro řidiče vozidel s technologií SAE úrovně 2 (autonomní řízení).

Novinky z EFA 2023

Na silnicích se umíralo více než v roce 2021. Celkově se však počty zemřelých daří snižovat

Během června se v Evropské asociaci autoškol dělo plno zajímavých záležitostí. Jednou z nich byla konference zabývající se silniční bezpečností, která se uskutečnila 20. června odpoledne. Během ní došlo na **prezentaci výsledků výroční zprávy Člověka v tísni**, jež se zabývala snižováním počtu úmrtí a vážných zranění na silnicích ve všech zemích, v nichž Člověk v tísni působí. Při konferenci dostalo Polsko ocenění právě Člověka v tísni za mimořádný pokrok v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Nechyběly ani panelové diskuse na žhavá témata jako „**Bezpečnost mladých řidičů**“ a „**Zdravotní způsobilost k řízení**“.

Počty mrtvých na silnicích v EU

V roce 2022 zemřelo na silnicích sledovaných zemí **o 4 % (20 678) více lidí, než v roce 2021**. Pokles počtu mrtvých zaznamenalo 13 ze všech 32 zemí sledovaných Člověkem v tísni. Jako první se umístilo Slovinsko s 25procentním snížením, následováno Lotyšskem se 23procentním snížením a jako třetí se umístili Litva s Kyprem, jimž se úmrtnost na silnicích podařilo snížit shodně o **18 %**. **Evropská unie si dává za cíl do roku 2030 snížit počet úmrtí na silnicích na polovinu jejich počtu z roku 2019, což se do roku 2022 podařilo o devět procent.**

Naučte se řídit – naučte se první pomoc

Další důležitou iniciativou, kterou realizuje Evropská asociace autoškol spolu s Evropskou radou pro resuscitaci je „**Naučte se řídit – naučte se první pomoc**“. Díky ní bude nová generace řidičů připravena kdykoli pomoci ostatní v případě nouze. Podle průzkumu

Evropské asociace autoškol je ve **44 % evropských zemí pro získání řidičského oprávnění nutné absolvovat také kurzy zdravotvědy**. Asociace, spolu s Evropskou radou pro resuscitaci chtějí zapracovat na tom, aby taková školení byla povinná ve všech zemích EU.

Návštěva Chorvatska

Asociace také vyrazila do Chorvatska. S tamními zástupci její členové probrali možnosti budoucí spolupráce a další témata jako zákonnost, postupná licence, či problémy, které prožívají začínající řidiči. V únoru příštího roku se v Záhřebu uskuteční mezinárodní akce zaměřená na bezpečnost silničního provozu, na níž vystoupí také Evropská asociace autoškol.

V Janově proběhla akce „Obnovte naše oceány a vody“ která propojuje autoškoly, námořní školy a další specializované organizace. Tako spolupráce si klade za cíl osvětu jak mezi odbornou, tak laickou veřejností ohledně ochrany oceánů a moří.

Dále se Evropská asociace autoškol zabývala otázkou **automatizace vozidel** pro lepší dopravní služby. Kromě toho došlo na hodnocení dopadu agentur pro bezpečnost silničního provozu a zdravotních systémů na výsledky dopravy ve 146 zemích mezi lety 1994 a 2012. Zpráva ukazuje, že agentury pro bezpečnost silničního provozu mají z dlouhodobého hlediska **pozitivní účinky**.

Červenec byl především o směrnici a konferencích

Červenec se v Evropské asociaci autoškol nesl v duchu **aktualizace směrnice EU o řidičských průkazech**. Představenstvo asociace na virtuálním setkání



představilo připomínky k této směrnici. Její návrh měli členové Evropské asociace autoškol od února a **připomínky byly definitivně schváleny** na mimořádné valné hromadě asociace.

S aktualizací směrnice souvisí také dotazy europoslance Tomáše Zdechovského k harmonizaci pravidel pro získávání řidičských oprávnění v celé EU se zaměřením na průkazy **AM a B1**. Adina-Loana VĂLEAN díky jeho podnětu vysvětlila celou strategii Evropské komise, kterou při přípravě návrhu směrnice použila.

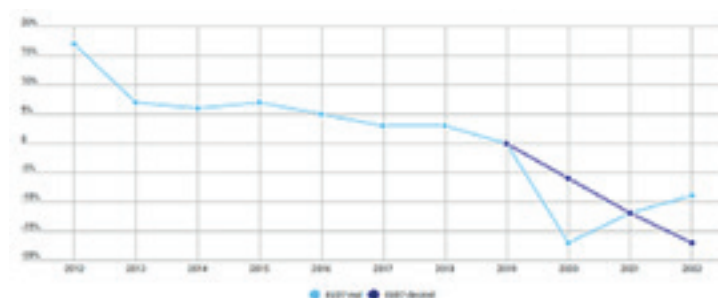
Chytrá mobilita

Ve dnech 6. a 7. března 2024 se v Dubaji uskuteční **56. valná hromada k tématu „Příprava řidičů na chytrou mobilitu a bezpečnost silničního provozu**. Uzávěrka pro zasílání podnětů bude 1. listopadu 2023.

Dalším červencovým tématem byl námět Nicka Reeda (nezávislý konzultant a odborník na lidské faktory) o tom, jak by jednoduchá změna klasifikace **zranitelných účastníků silničního provozu** mohla pomoci ke zvýšení bezpečnosti dopravy pro všechny její účastníky.

Pro letošní rok jsou také v plánu ještě další konference a to **Konference ITS o chytré mobilitě**, která se uskuteční v Dubaji a výroční mezinárodní konference, jež bude v Madisonu ve Wisconsinu, na níž se účastníci dozví aktuální novinky z oblasti motorových vozidel.

Ing. Aleš Horčíčka
předseda Asociace autoškol ČR



SKODA

Nová Škoda Kamiq pro autoškoly již od 539 910 Kč



Buďte jedním z prvních majitelů nového modelu Škoda Kamiq First Edition.

Vůbec poprvé je dostupný s Matrix-LED předními světlomety a modernizovanými liniemi karoserie. Uvnitř je pak vůz vybaven například virtuálním pedálem, adaptivním tempomatem a řadou dalších asistenčních systémů. Pro více informací navštivte naši autorizovanou prodejnu, nebo nás kontaktujte telefonicky.

SKODA Autoškola

Kombinovaná spotřeba a emise CO₂ vozu Škoda Kamiq: 5,3–6,2 l/100 km; 120–142 g/km ilustrativní fotografie

S vozidlem získáte transparent "AUTOŠKOLA", originální sadu gumových koberců, povinnou výbavu a slevu na nákup zimních kompletních kol / zimních pneu.

Váš autorizovaný prodejce vozů Škoda:

LAURETA AUTO
Nádražní 307
293 01 Mladá Boleslav
Tel.: 326 722 718
www.laureta.cz



Pozměňovací návrhy

Asociace Autoškol ČR připravila společně s Hospodářským výborem Poslanecké sněmovny pozměňovací návrhy, které se bezprostředně týkají našeho oboru. Díky Hospodářskému výboru byly tyto změny předloženy a doporučeny ke schválení. Jedná se o možnost vést průkaz žáka v elektronické podobě a vypuštění minimálního

odstupu 5 pracovních dnů při neúspěšné zkoušce z odborné a profesní způsobilosti. Zároveň Asociace Autoškol iniciovala další změny, které předložil pan poslanec Kolovratník. Zásadní je zrušení podmínky vzdělání ve strojním nebo dopravním oboru u učitele autoškoly. Věříme, že tyto změny sníží administrativní zátěž jak autoškol, tak úřa-

dů a samozřejmě žadatelů o řidičská oprávnění. Všechny konkrétní návrhy, které byly předloženy a schváleny, nebo naopak nebyly schváleny, přinášíme v následující tabulce. Změny vejdou v platnost 1. 1. 2024.

Ing. Martin Aujezdský
člen Výkonné rady AAČR

Označení	Předkladatel	Stručný obsah pozměňovacího návrhu	MD	Hospodářský výbor
A.1+A.2+A.4	HV	zavedení tzv. sdílené zóny	souhlas	doporučuje
E.1	Blaha	možnost obecní policie řešit přestupky ve sdílené zóně	souhlas	doporučuje
A.3	HV	vypuštění povinnosti oznamovat policii, že na dálnici tvoří vozidlo překážku provozu	neutrální	doporučuje
H.4	Sládeček	vypuštění povinnosti oznamovat policii, že vozidlo na dálnici tvoří překážku v provozu	neutrální	bez stanoviska
A.5	HV	možnost vést průkaz žáka autoškoly v elektronické podobě	souhlas	doporučuje
A.6	HV	vypuštění minimálního odstupu 5 pracovních dnů mezi neúspěšnou zkouškou a opakovanou zkouškou z odborné způsobilosti v autoškole	souhlas	doporučuje
A.7	HV	vypuštění minimálního odstupu 5 pracovních dnů mezi neúspěšnou zkouškou a opakovanou zkouškou z profesní způsobilosti v autoškole	souhlas	doporučuje
B.1	Exner	zvýšení sazby určené částky oproti vládnímu návrhu	nesouhlas	nedoporučuje
B.2	Exner	oznamování ztráty řidičského oprávnění učitele autoškoly krajskému úřadu	nesouhlas	nedoporučuje
B.3	Exner	zvýšení horní hranice sazby pokuty ukládané příkazem na místě za k) přestupky na 2000 Kč + stanovení dolní hranice 500 Kč pro řidiče motorových vozidel	nesouhlas	nedoporučuje
B.4	Exner	bezpečná vzdálenost 1 sekunda + postih jejího nedodržení od 80 km/h	nesouhlas	nedoporučuje
C.4	Ožanová	zrušení bezpečného odstupu od cyklistů	nesouhlas	bez stanoviska
C.1	Ožanová	zrušení bezpečného odstupu od cyklistů na účelových komunikacích	nesouhlas	bez stanoviska
C.2	Ožanová	povinná přilba pro všechny cyklisty (i dospělé)	nesouhlas	bez stanoviska
C.3	Ožanová	návrat k povinnému užití cyklostezky	nesouhlas	bez stanoviska
D.1	Tesařík	usnadnění parkování poskytovatelů terénních sociálních služeb	souhlas	doporučuje
D.2	Tesařík	výjimka z nejvyšší dovolené rychlosti pro vozidla Hasičského záchranného sboru (bez majáků)	nesouhlas	nedoporučuje
E.2	Blaha	výjimka z povinnosti podrobovat se dopravně psychologickému vyšetření pro celníky	souhlas	doporučuje
E.3	Blaha	zrušení agendy schvalování dopravních značek Ministerstvem dopravy	souhlas	doporučuje

E.4	Blaha	zrušení agendy udělování výjimek z věku pro motoristické sportovce	souhlas	doporučuje
E.5	Blaha	leg.tech. reakce na v mezidobí přijatou novelu	souhlas	doporučuje
E.6	Blaha	dřívější zrušení povinnosti vozit s sebou doklady (už od 1. ledna 2024)	souhlas	doporučuje
E.7	Blaha	možnost jízdy do místa vykládky a bydliště řidiče (sídla dopravce) i v době zákazu jízdy	souhlas	doporučuje
E.8	Blaha	možnost řídit vozidla skupiny D a D1 (autobusy) na linkách do 50 km od 18 let	souhlas	bez stanoviska
E.9	Blaha	možnost výměny řidičských průkazů neodpovídajících ženevské ani vídeňské úmluvě	souhlas	doporučuje
F	Koten	- zrušení institutu dopravně psychologického pohovoru - zrušení možnosti zadržet řidičský průkaz při podezření z překročení rychlosti o 40 km/h v obci či 50 km/h mimo obec - policisté ve stejnokroji – nepochopení návrhu (nevšiml si legislativní zkratky) - zrušení možnosti zajišťovat tabulky s registrační značkou při nesložení kauce - zrušení spodních hranic pokut a spodních hranic zákazu činnosti - možnost vyřešit domluvou jakýkoli přestupek + možnost upustit od uložení zákazu řízení - nezapisování bodů při současném uložení zákazu řízení	nesouhlas	nedoporučuje
H.5	Sládeček	zrušení možnosti zadržet řidičský průkaz při podezření z překročení rychlosti o 40 km/h v obci či 50 km/h mimo obec a ze způsobení dopravní nehody s usmrcením nebo těžkou újmou na zdraví	nesouhlas	nedoporučuje
H.2	Sládeček	snížení pokuty za porušení zákazu stání, které způsobí překážku v provozu	nesouhlas	nedoporučuje
G.1	Kolovratník	možnost vést záznam o zkoušce z praktické jízdy elektronicky	souhlas	doporučuje
G.2	Kolovratník	zrušení podmínky vzdělání ve strojním nebo dopravním oboru u učitele autoškoly	souhlas	doporučuje
G.3	Kolovratník	možnost provádění teoretické části zkoušky kterýmkoli zkušebním komisařem	souhlas	doporučuje
G.4	Kolovratník	zákaz řízení za porušení zákazu předjíždění, vjíždění na železniční přejezd a otáčení nebo jízdy v protisměru na dálnici	nesouhlas	nedoporučuje
G.5	Kolovratník	zakotvení trestného činu za odmítnutí testu na návykové látky	nesouhlas	nedoporučuje
G.6	Kolovratník	bezpečná vzdálenost na dálnici – 3 sekundy pro nákladní vozidla, autobusy a motorky, 2 sekundy pro ostatní vozidla	nesouhlas	nedoporučuje
G.7	Kolovratník	postih za to, že někdo užívá vozidlo jiným způsobem než k přepravě	nesouhlas	nedoporučuje
H.1	Sládeček	možnost odevzdat řidičský průkaz zadržený fiktivně i úřadu v místě bydliště řidiče	neutrální	bez stanoviska
H.3	Sládeček	zachování obecné definice bezpečné vzdálenosti v původní podobě	nesouhlas	nedoporučuje
H.6	Sládeček	zrušení navyšování pokuty u objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla při společném projednání více přestupků (až na 5násobek horní hranice)	nesouhlas	nedoporučuje
I	Staněk	možnost řídit s řidičským oprávněním skupiny B i sněžné skútry	souhlas	doporučuje

Autoškolství v novém světle

Rozhovor se stážistkami AAČR



V červnu tohoto roku proběhl již pátý ročník soutěže Moje Vize O Studenti pro bezpečné silnice. Právě v této soutěži se povedlo probojovat až do finále a následně získat čtvrté místo dvojici Tereze Zikmundové a Karolíně Würzové s jejich projektem Etické desatero učitele autoškoly. V porotě bylo samozřejmě zastoupení i z řad členů AA ČR, který projekt oslovil natolik, že společně s Týmem silniční bezpečnosti nabídli Tereze a Karolíně odbornou stáž. Pojďme si nyní tyto dvě mladé dámy a jejich projekt blíže představit.



Čím se Váš projekt Etické desatero učitele autoškoly zabývá?

Náš projekt se nese ve velmi podobném duchu, jako etické desatero provozovatelů autoškol, které bylo samotnou AA ČR oznámeno již v roce 2020, ale následně už nebylo plně realizováno. Viděly jsme zde tedy příležitost a přišly s vlastním Etickým desaterem učitele autoškoly, které reaguje na potřeby studentů autoškol, je to soupis mravních hodnot a norem, který si klade za cíl zlepšení výuky v českých autoškolách. Mnoho absolventů autoškol se totiž během svého výcviku setkala s nevhodným či hrubým chováním ze strany svého učitele, které má v konečném důsledku na budoucí řidiče mnohem větší dopad, než se může zprvu zdát. Toto chování je častým důvodem vedou-

Dobrý den, jmenuji se **Tereza Zikmundová**, je mi 24 let a v současné době studuji druhý ročník magisterského studia na Vysoké škole ekonomické v Praze, konkrétně obor Arts management. Zajímám se o vizuální a kreativní tvorbu, kterou se mi daří rozvíjet jak ve volném čase, kdy se věnuji fotografování, ale i v rámci studia – konkrétně díky vedlejší specializaci Multimediální komunikaci, kde se těmito věcmi velmi zabýváme.

cím k problémům se sebedůvěrou za volantem, která následně ústí ve strach, stres či úzkost a tyto nepříjemné zkušenosti si s sebou student nese i nadále. To vše vede ke zhoršené orientaci v silničním provozu a zvyšuje se tak možné riziko dopravních nehod. Desatero by tyto problémy mělo řešit tak, že jejich vzniku bude předcházet a zajistí tak komfortní a bezpečné prostředí pro studenty autoškol, ale zároveň poskytne oporu i samotným učitelům.

Proč jste se rozhodly pro téma týkající se autoškolství?

Původně nás na projektu pracovalo více, ale postupem času, když se projekt přesunul ze školního prostředí do toho reálného, většina lidí odpadla. Největším podnětem k výběru tématu pro nás byla negativní osobní zkušenost jedné členky týmu – Simony Velechovské, která na svůj výcvik v autoškolce vzpomíná dodnes, bohužel však ne v dobrém. My dvě osobně máme zkušenosti z autoškoly pozitivní, nicméně i od svých vrstevníků často slyšíme, že se s nevhodným chováním učitelů potýkají poměrně často. Pro účely projektu jsme si proto udělaly menší průzkum a výsledky nám jen potvrdily to, co jsme doposud slyšely kolem sebe, tedy to, že tento problém opravdu existuje. Na základě všech těchto faktorů jsme usoudily, že je téma relevantní k řešení a zpracovaly jsme ho.

Jak jste se dostaly k soutěži Moje Vize O?

Zúčastnit se soutěže se nám naskytlo jako možnost v rámci jednoho školního předmětu, konkrétně se jednalo o předmět Řízení komunikačních projektů. Projekt nebylo povinné přihlašovat do soutěže, mohly jsme ho odevzdat pouze pro účely hodnocení daného předmětu, nicméně na poslední chvíli jsme se rozhodly, že přihlášení zkusíme. Když jsme projekt odesílaly, nikdo z nás upřímně nečekal, že bychom se dostaly až takhle daleko a o to větší máme dnes radost, jaké příležitosti nám projekt přinesl.

Jaký byl proces vzniku Vašeho projektu?

Po výběru tématu jsme začaly sbírat data, na základě kterých jsme mohly projekt podložit a ověřit si naše hypotézy. Vytvořily jsme jednoduché dotazníky, které jsme rozšířily mezi absolventy autoškol a čekaly jsme na jejich zpětnou vazbu. Sběr dat probíhal ale i v médiích, kde jsme provedly rešerši všech dostupných zdrojů, ze kterých nám vyšel výsledek, že toto téma se sice do veřejného prostoru pomalu dostává, ale bohužel pouze těmi nejextrémnějšími případy, kam spadá především sexuální obtěžování. To je jedním z problémů, který chceme za pomoci desatera řešit, nicméně bychom rády poukázaly i na to, že sexuální obtěžování není zdaleka jediný problém a typ nevhodného chování, se kterým se studenti v autoškolách mohou setkat.



Co je Vaší náplní stáže u AA ČR? Na čem momentálně pracujete?

Naše aktivity v rámci stáže se točí hlavně kolem Etického desatera a jeho realizace a uvedení do praxe, v což velmi doufáme, že se nám společně s AA ČR povede. Zároveň paralelně pracujeme i na modifikované verzi Etického desatera pro komisaře, jelikož jsme společně zjistili, že problém kolem přístupu komisařů ke studentům autoškol je také poměrně aktuálním a je potřeba jej řešit. Toto zjištění vzešlo jak ze zkušeností samotných členů AA ČR, ale také z naší rešerše, například na webu autoškolského ombudsmana, kdy se tématem komisařů zabývá velká část příspěvků od lidí v sekci autoškolská poradna. V současné době tedy probíhá sběr dat a pracujeme na úpravě obsahu a znění těchto desater, které představíme na konferenci Budoucnost vzdělávání řidičů 2023, která proběhne 20. 10. 2023 v pražském O2 universum, kam jste všichni srdečně zváni. Náplň naší práce je však mnohem různorodější a můžeme zde uplatnit naše dosavadní zkušenosti, a navíc se věnovat tomu, co nás baví. Já (Tereza) spolupracuji s AA ČR na fotografiích pro různé jiné projekty, jako například pro Manuál pro mentory L17 a Karolína se zase podílí na tvorbě a správě webu.

Co Vás na stáži baví a naopak?

Na stáži nás asi nejvíce baví ta různorodost práce, jak jsme zmiňovaly již dříve. Na začátku jsme upřímně vůbec netušily, co můžeme od stáže čekat, ale mile nás to překvapilo. Všichni k nám přistupují velmi na úrovni a be-

rou nás mezi sebe a my se díky tomu můžeme naučit spoustu nového. Je to pro nás velká příležitost, za kterou jsme moc rády a doufáme, že se bude i zbytek stáže vyvíjet v tomto duchu a kdo ví, třeba i po skončení stáže.

Máte v plánu nějaké kroky do budoucna či rozšíření ohledně Vašeho projektu?

Momentálně je pro nás prioritní představit Etická desatera na konferenci v říjnu 2023, to je pro nás i takový odrazový můstek, kdy uvidíme, s jakými reakcemi se projekt setká a na základě toho budeme moci pokračovat dále. Samozřejmě si ale přeje- me a doufáme, že se projekty setkají s pozitivními reakcemi a v nejlepším případě se obě desatera povede přivést k životu. Kromě toho ale také samozřejmě chceme nadále přispívat v AA ČR svou činností, kdekoliv to jen bude potřeba.

Slečny, děkujeme Vám za představení Vás a projektu, na kterém pracujete a budeme se těšit, co od Vás ještě uvidíme.

I my moc děkujeme za prostor a příležitost se představit a také se moc těšíme na to, co vše společně vymyslíme! Ještě bychom tímto rády poděkovaly Ing. Jiřímu Novotnému, který zasedal v porotě MVO a díky němu náš projekt dostal šanci. Dále také Ing. Alešovi Horčíčkovi a Lubošovi Řídkému, kteří nás celou stáží odborně vedou a pomáhají nám.

Ing. Aleš Horčíčka
předseda Asociace autoškol ČR

Dobrý den, moje jméno je **Karolína Würzová**, je mi 24 let, také studuji na Vysoké škole ekonomické v Praze, obor mám však rozdílný, momentálně studuji UX výzkum a design, ale vedlejší specializaci máme s Terezou stejnou a zde jsme se také potkaly a začaly tvořit náš společný projekt. Jsem nadšená z možnosti zkoumat, jak lidé interagují s technologiemi a jakým způsobem lze vytvořit uživatelsky přívětivá řešení pro dnešní digitální svět. Kromě toho mě také fascinuje spojení umění a technologie, a ráda zkoumám, jak můžeme tyto dva světy propojit pro vytváření unikátních a inspirujících zážitků.

Rozhovor s Pavlem Hradilem



Přinášíme rozhovor s nestorem výroby autotrenažerů v Československu a v České republice, s panem Pavlem Hradilem z firmy Telmax.

Pane Hradile, Vy se autotrenažerům věnujete po celý svůj profesní život. Jak jste se k tomuto oboru dostal?

Já jsem nastoupil do AOZ (Automobilové opravářské závody) Olomouc do učebního oboru „Autoelektrikář“. A byla to vlastně náhoda, zrovna v té době se začal v AOZ rozvíjet učební obor „Elektromechanik pro autotrenažery“ a jeden z mistrů si mne pro tento obor vybral. Po vyučení v roce 1975 jsem pak nastoupil do AOZ do zaměstnání na provoze vyrábějícím autotrenažery.

Jaká je historie výroby autotrenažerů?

Autotrenažery vždy využívaly kabiny vozů vyráběných v Mladé Boleslavi. První model se stínovou projekcí se datuje kolem roku 1965. Pozdější již plně elektronické modely z konce osmdesátých a devadesátých let se v mnoha případech používají dodnes! Trenažery byly v zajímavých počtech exportovány do řady zemí RVHP i jinam. Vývoji trenažerů se pak začala vě-

novat soukromá firma JKZ Olomouc již na bázi personálních počítačů a projekce projektorem na plátno. V současné době je vyráběn model AT-217, kde byl projektor nahrazen elektronickými displeji. V roce 2021 převzala firmu JKZ firma Telmax.

Co současný trenažer AT-217 umí?

Náš současný autotrenažer je postaven na bázi kabiny Škoda Fabia III. generace. Výcvik je metodicky rozdělen do bloků tak, aby žák získával své dovednosti postupně. Žák je nejdříve elektronickým instruktorem seznámen s použitím ovládacích prvků a pedálů. Dále je nacvičován rozjezd, řazení, brzdění a základní pohyb vozidlem po cvičišti. Pokračuje nácvik slalomu mezi kužely, couvání, parkování, rozjíždění do kopce apod. Po zvládnutí základních dovedností se nacvičuje jízda v obci, kde se žák setká s řešením dopravních situací – jízda v provozu, řešení křižovatek, křižovatka řízená semaforem, provoz s tramvajemi a jízda po dálnici. Trenažer může být provozován v režimu manuální nebo automatické převodovky. AT-217 je schválen pro 6 hodin praktické výuky.

Může se natrénovat něco, co v autě tak jednoduše nejde?

Ano, náš trenažer má začleněn nácvik celé řady rizikových situací. Jde například o nenadálý pád stromu, vběhnutí zvířete do vozovky, traktor vyjede z polní cesty, chodec vstoupí do vozovky a další. Ale nejde jen o možnost nácviku této situace. Hlavní je, že si žák uvědomí, že se s těmito riziky může nenadále setkat. Pro všechny výukové situace je možno navolit stav vozovky a světelné podmínky – suchá vozovka, štěrka, náledí a sníh, den, noc a několik úrovní mlhy.

Jaké argumenty uvádějí odpůrci autotrenažerů?

Nejčastějším argumentem je vysoká cena. Ovšem při provozu autotrenažerů

ru odpadají vedlejší náklady spojené s provozem vozidla a autocvičiště. Životnost trenažerů je vysoká, reálně klidně 10-15 let. Z tohoto pohledu je rentabilita trenažeru i přes vysoké pořizovací náklady velmi dobrá.

Kdo kupuje Vaše autotrenažery?

Autoškoly, které mají významné místo na trhu, autotrenažery jednoznačně nakupují a používají. Ty není nutno o výhodách přesvědčovat, ty vědí. Dále autoškoly, které mají ve velkých městech problém se získáním a provozováním autocvičiště, nebo s vysokou cenou za jeho pronájem. V neposlední řadě lze autotrenažer použít jako konkurenční výhodu při získávání žáků. Někteří žáci jsou méně sebejistí a nervózní, pokud vedle nich v autě sedí instruktor. Na trenažeru se žák v klidu naučí základy ovládání vozidla, máte možnost jim to v klidu ukázat, vrátit situaci a znovu vyzkoušet bez jakéhokoliv stresu. Panel elektronického instruktora ukazuje žákovi jeho chyby a vyhodnocuje práci se spojkou a řadicí pákou, což také napomáhá efektivnější výuce.

Mnozí uvažují o nákupu autotrenažeru s ohledem na novou možnost získání řidičského průkazu již od 17 let. Takový žák, který může přijít do autoškoly prakticky ve věku 15 let, je mnohdy tak trochu ještě „dítě“ a autotrenažer se jeví jako nejvhodnější pro začátek jeho praktické výuky.

Jakým směrem se ubírá vývoj trenažerů ve Vaší firmě?

Firma Telmax zvažuje možnosti, kterým směrem se efektivně vydat. Jednáme s různými profesními sdruženími, jako je třeba Sdružení autoškol ČR, vývojovými odděleními a obchodními partnery. Autotrenažery Telmax mají a budou mít své pevné místo na trhu.

Děkuji za rozhovor
Ptal se Libor Pavel



Nabídněte svým studentům

bezpečné začátky praktické výuky

řízení automobilu prostřednictvím řidičského trenažeru.

Budte o krok napřed před konkurencí díky prověřenému konceptu, který se stává vyhledávaným standardem.

Výuka s řidičským trenažerem AT-217

- ✓ Praxí ověřené řešení pro výcvik žáků v autoškolě
- ✓ Vše jako v opravdovém vozidle
- ✓ Nácvik návyků v bezpečí učebny a bez stresu
- ✓ Simulace všech běžných dopravních situací
- ✓ Automatizovaná výuka a vyhodnocení pokroku
- ✓ Dlouhá životnost a nízké náklady



Nově i na splátky!

Telmax s. r. o.

+420 739 430 368

info@telmax.eu

www.telmax.eu

Popularizace asistenčních systémů

Dnešní auta umí neskutečné věci. Když hrozí nehoda, sama zastaví nebo dokonce provedou vyhýbací manévry. Přivolají pomoc v nouzi. Nenechají vystoupit dítě do silnice, když zezadu jede auto. Poznají tmavě oblečeného chodce v noci. Vyrovnají smyk bez zásahu řidiče. Zabrání přejetí do protisměru. A spoustu dalšího. Asistenční systémy prokazatelně zabraňují dopravním nehodám. Jenže zároveň ne vždy fungují intuitivně a řada lidí jejich zásahy do řízení kategoricky odmítá.

když už ne při každé jízdě, tak alespoň v určitých rizikových situacích. A také, aby motoristé dali příležitost sdělit, co jim na stávajících řešeních vadí, a upozornili na případné funkční nedostatky.

Téměř nikoho by dnes nenapadlo odpojit airbag nebo jezdit bez pásů. Jsou to technologie, které výrazně zvyšují bezpečnost, byť za cenu zdražení aut a někdy i mírného snížení komfortu. S asistenčními systémy je to podobné. Umí zabránit



když se ale člověk v Alpách příliš kochá nádhernými výhledy, může předejít srážce v protisměru. Stačí se ho naučit využívat podle potřeby.

A právě proto kromě již probíhající road show, která se snaží zvýšit povědomí o těchto systémech, budou v letošním roce zorganizovány tři eventy na polygonech, na kterých si budou moci zájemci fungovní systémů vyzkoušet v praxi. Akce proběhnou 5. 6. v Sosnové, 16. 8.



Výrobci aut se je snaží co nejvíce zdokonalit a zpříjemnit jejich fungování. A řidiči by se je měli naučit správně používat a nevypínat je jenom ze zvyku.

Především to jsou důvody, proč vznikly stránky www.asistencnisystemy.cz a projekt Testujeme asistenční systémy. Slouží pro představení širšího dnešních chytrých pomocníků a ukázkou, jak jde jejich vývoj kupředu a k čemu se mohou hodit v praxi. Aby řidiče motivovali je vyzkoušet a dali jim šanci –

mnoha tragédiím, když se naučíme využívat jejich potenciál. Mají své slabiny, ale výhody převažují.

Typickým příkladem je systém pro udržení v jízdním pruhu. Na jednu stranu se nikdo nechce prát s volantem, když se na úzké silnici vyhýbá rozjeté Tatře, na stranu druhou,

v Hradci Králové a 26. 10. v Jihlavě. 23. 11. proběhne prezentace k tématu asistenčních systémů na Valné hromadě Asociace autoškol.

Chcete-li se o asistenčních systémech dozvědět více nebo máte-li zájem si některé z nich vyzkoušet v praxi, zaznamenejte si některý z uvedených termínů. Asociace autoškol ČR jako partner projektu si Vás dovoluje na testování pozvat.

Termíny a lokace:

26. 10. Jihlava

23. 11. na Valné hromadě AAČR



(ŘITIČI)

Nenechte se rozladit, v ostrém provozu i na lekci autoškoly!

(ŘITIČ)
VYBRŽDOVAČ

(ŘITIČ)
MYŠKAŘ

(ŘITIČ)
LEPIČ



Agresivní řidiči umí pěkně zkazit náladu. Zůstaňte za volantem v pohodě. Prozkoumejte na webu **tipy dopravních expertů** a zjistěte, jak si s „Řitiči“ poradit.



/vize0.cz

/vize0.cz



více na
ritici.cz



Tisková zpráva

Češi se na silnicích necítí bezpečně, viní z toho ostatní řidiče

Praha 17. ledna – Více než polovina českých řidičů se na silnicích necítí bezpečně a důvodem jsou podle nich ostatní motoristé. Svou jízdu vnímají jako správnou, a to i přesto,

tuálního průzkumu České asociace pojišťoven. Proč? „Strach řidičů pramení z chování ostatních motoristů, především bezohledné a agresivní jízdy. Chyby ale hledají u jiných, u sebe je nevidí. Přitom připouští, že dopravní předpisy porušují,“ uvádí k výsledkům Jan Matoušek, výkonný ředitel České asociace pojišťoven.

plývá to i z dalších dat, že řidiče je potřeba v takové situaci také více motivovat, neboť nyní nastavená výše pokut má jen omezený efekt, a klíčem je bodový systém. Důležité je, aby nastavená pravidla byla pro řidiče srozumitelná a sami vnímali, proč je mají dodržovat. Proto se snažíme veřejnosti vysvětlovat, jaký je smysl úprav bodového systému a cílíme v nich na nejrizikovější dopravní přestupky,“ doplňuje ministr dopravy Martin Kupka.

Mezi nejčastější přestupky patří nedodržování rychlosti, a to jak

DŮVODY PRO POCIT NEBEZPEČÍ



že sami připouští porušování pravidel a páčání přestupků. Hrozící pokuty totiž považují za nedostatečné, motivací pro dodržování předpisů je pro 84 % řidičů bodový systém. Na silnicích se necítí bezpečně 54 % českých řidičů. Vyplynulo to z ak-

Jezdíme rychle, nedodržujeme bezpečnou vzdálenost

V roce 2022 spáchali Češi přes 466 tisíc dopravních přestupků. Jedním z důvodů, proč porušují řidiči předpisy, je dle jejich vlastních slov pocit beztrestnosti. „Ukázalo se, a vy-

v obci, tak mimo obec. „Za loňský rok jsme evidovali celkem 149 401 těchto deliktů z celkového počtu 466 200 zjištěných přestupků službou dopravní policie. Nutno dodat, že násobně častější je rychlá jízda v obci,“ říká ředitel dopravní policie

Proč se řidiči dopouští dopravních přestupků?

- Podceňování oprávněnosti úpravy provozu
- Vědomý („bezpečný“) přestupek
- Nezamýšlený přestupek
- Alibi hromadného přestupku
- Pocit beztrestnosti při páčání přestupku

plk. Jiří Zlý. Jeho slova potvrzují sami řidiči, pro které je překračování rychlosti nejčastějším porušením pravidel. Přes polovinu řidičů přitom považuje tento přestupek za nebezpečný. Ještě závažnější zjištění je v případě nedodržování bezpečné vzdálenosti – přesto, že ji za nebezpečnou považuje 92 % respondentů, 51 % ji nedodržuje. „Jako problematické se ukazuje i používání telefonu za jízdy, zejména u mladých řidičů do 24 let. Tato skupina pak podle průzkumu vykazuje i vyšší tendenci k překračování rychlosti,“ varuje plk. Jiří Zlý.

vyšoká podpora návrhu zavedení řidičáku na zkoušku. Ochota řidičů absolvovat další školení ukazuje, že návrh Ministerstva dopravy zavést řidičák na zkoušku je krok správným směrem,“ doplňuje Jan Matoušek.

Motivací k dodržování pravidel silničního provozu je bodový systém. K dodržování předpisů je podle 84 % dotázaných motivující bodový systém. Přínos je především v jasné hrozbě ztráty řidičského oprávnění, byť jen dočasného, které by pro řidiče znamenalo pracovní i osobní

telnější bodový systém. Přestupky vedoucí k závažným nehodám budou postihovány přísněji, a naopak přestupky méně závažné, by měla řešit pouze finanční sankce, a nikoliv změna stavu bodového konta. Základní směr zjednodušení stanovuje sankce za dva, čtyři a šest bodů. U nejzávažnějších dopravních přestupků bude platit pravidlo dvakrát a dost, protože celkových trestných bodů je dvanáct, u čtyřbodových třikrát a dost,“ uzavírá Martin Kupka.

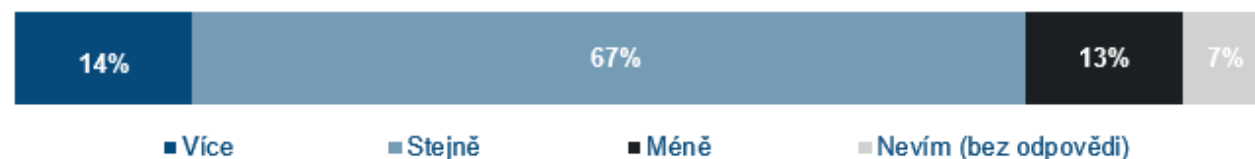
O průzkumu:

Průzkum České asociace pojišťoven Vnímání dopravní bezpečnosti reagovala nezávislá výzkumná agentura Ipsos. Kvantitativní sběr dat proběhl v září 2022, a to jako online dotazníkové šetření na 1000 respondentech (z toho 790 řidičích) ve věku 18–79 let v kvótním výběru podle pohlaví, věku, vzdělání, regionu a velikosti místa bydliště a sku-

MOTIVACE BODOVÝM SYSTÉMEM K DODRŽOVÁNÍ PRAVIDEL



DNES BODOVÝ SYSTÉM ODRAZUJE OD PŘESTUPKŮ...



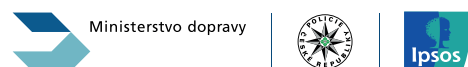
... JAKO PŘI JEHO ZAVEDENÍ

Zaměřit se právě na nezkušené řidiče doporučují také respondenti, kdy by sami jako začátečníci v 76 % uvítali návazná školení garantovaná státem. „Pozitivně nás překvapila

obtíže. Stav svého bodového konta zná nebo alespoň tuší 81 % řidičů, kde si ověřit už ale ví jen každý druhý. „Ministerstvo dopravy navrhuje zprůhlednit a nabídnout srozumí-

pinové diskuse. Kvalitativní část probíhala formou dvou skupinových diskusí v prosinci 2022 a zúčastnili se jí v první fázi zkušeni a v druhé nezkušeni řidiči.

Průzkum Vnímání dopravní bezpečnosti 2023



Cílíme na závažné přestupky, veřejnosti vysvětlujeme smysl sankcí

Chování, které vede nejčastěji k tragickým následkům nehod (úmrť a závažnost nehod v roce 2022):

- **Nepřiměřená rychlost** – 160 úmrtí; 17 usmrčených na 1 000 nehod
- **Vjetí do protisměru** – 67 úmrtí; 27 usmrčených na 1 000 nehod
- **Nepozornost za volantem** – 58 úmrtí; 4 usmrčených na 100 nehod
- **Jízda pod vlivem alkoholu či návykových látek** – 51 úmrtí; 10 usmrčených na 1 000 nehod

Nebezpečné přestupky zaznamenané policií v roce 2022:

- **Překročení rychlosti** – 141 042 (nárůst versus 2019)
- **Předjíždění v místech, kde je to zakázáno** – 1 501
- **Držení telefonu za jízdy** – 30 819 (mírný nárůst versus 2019)
- **Řízení pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek** – 6 413

01/2022

12

Na silnicích se řidiči necítí bezpečně, mohou za to ostatní

- 54 % českých řidičů se na silnicích necítí bezpečně.
- Při řízení pocítují strach a stres.

ČEŠI A POCIT BEZPEČÍ NA SILNICÍCH



„To, jak řídí ostatní - spěchají, zbytečně ohrožují ostatní nedodržováním pravidel: předjíždění do horizontu, zatáčky, lepení se na auto.“

- Důvodem jsou především externí faktory, klíčový je lidský faktor.
- Za problematické považujeme především ostatní řidiče, svůj stav, chování ani zvyklosti nepovažujeme za rizikový faktor.

Báze: n=790 (pouze řidiči); n=426 (v B1 zvolili „spíše“ nebo „zcela nebezpečně“)
Otázka: B1. Cítíte se na silnicích bezpečně? B2b. Cítíte se na silnicích méně bezpečně i díky těmto faktorům? Kvalitativní část průzkumu.

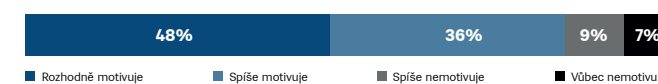
DŮVODY PRO POCIT NEBEZPEČÍ



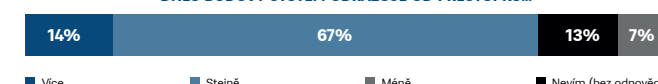
Bodový systém stále funguje jako motivace

- 84 % řidičů je bodovým systémem motivována k dodržování pravidel.
- V porovnání s dobou jeho zavedení je míra motivace stejná nebo dokonce vyšší.

MOTIVACE BODOVÝM SYSTÉMEM K DODRŽOVÁNÍ PRAVIDEL



DNES BODOVÝ SYSTÉM ODRAŽUJE OD PŘESTUPKŮ...

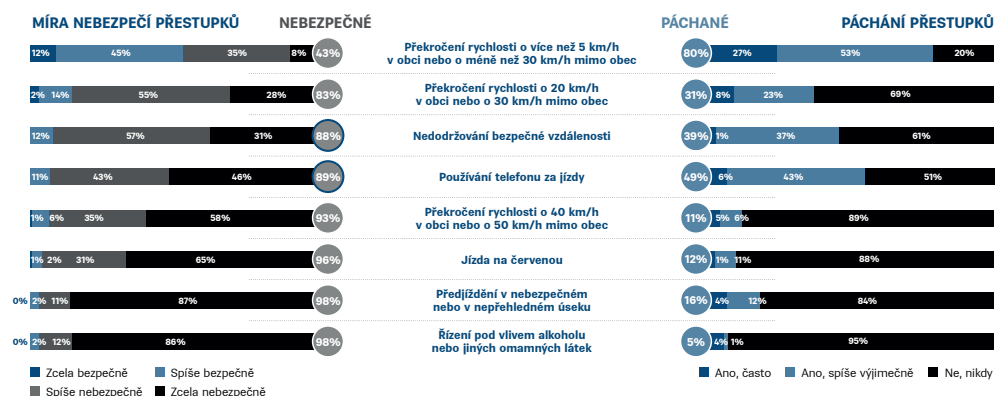


...JAKO PŘI JEHO ZAVEDENÍ

Báze: n=790 (pouze řidiči)
Otázka: D4. Do jaké míry Vás bodový systém motivuje dodržovat pravidla silničního provozu? D5. Současný bodový systém byl zaveden 1. července 2006. Řekl/a byste, že Vás tento systém od přestupků odrazuje stále ve stejné míře, jako při jeho zavedení?

I ti mladí

- Mladí řidiči (do 24 let) podceňují rychlost. Nejčastěji ji překračují v obci o více než 5 km/h nebo více než 30 km/h mimo obec.
- Každý druhý používá za volantem telefon.



Báze: n=83 (pouze řidiči ve věku 18-24 let)
Otázka: B5. Do jaké míry Vám přijdou jednotlivé přestupky jako nebezpečné? B3a. Děláte na silnicích tyto přestupky i přesto, že Vám hrozí sankce, případně body?

Řidiči ale bodový systém podceňují a nemají přehled o bodech

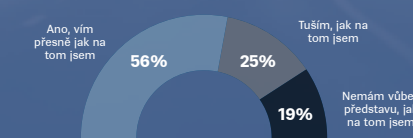
- Řidiči nemají u přestupků odhad kolik bodů je za ně přičteno.
- U přestupku odmítnutí testu na drogy se řidiči mylili nejvíce.



Báze: n=790 (pouze řidiči)
Otázka: D1. Kolik bodů podle Vás získá řidič za jednotlivé přestupky? D2. Znáte stav svého bodového konta? D3. Víte, kde si můžete stav svého bodového konta ověřit?

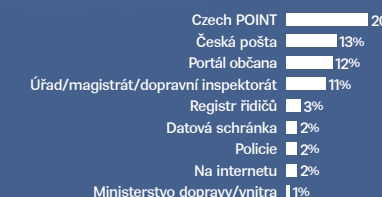
- 81 % řidičů sice ví/tuší stav svého bodového konta,

ZNALOST VLASTNÍHO BODOVÉHO KONTA



- ale 49 % řidičů neví, kde si ověřit stav bodového konta.

KDE SI OVĚRIT STAV BODOVÉHO KONTA



Řidičský průkaz na zkoušku a školení řidičů mají podporu

- Řidiči souhlasí se zavedením řidičáku na zkoušku.

80%
souhlasí

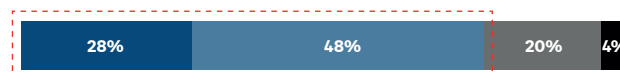


MÍRA SOUHLASU SE ZAVEDENÍM ŘIDIČÁKU NA ZKOUŠKU



20%
nesouhlasí

- Navíc by v 76 %, jako řidiči začátečníci, měli zájem o návazná školení.

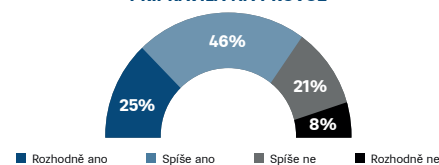


Báze: n=790 (pouze řidiči)
Otázka: ADHC1. Do jaké míry souhlasíte se zavedením řidičáku na zkoušku? ADHC6 Měl/a byste jako řidič začátečník (tzn. čerstvě po absolvování autoškoly) zájem o další návazná školení? Jednalo by se o přednášky a jízdy na polygonech. Tato školení by garantoval stát z čehož by plynuly další výhody.

Příprava na provoz je dle řidičů dostatečná

- Výuku v autoškolě řidiči považují za dostatečnou – 71 % z nich autoškola připravila na provoz.
- Rezervy jsou v nestandardních a krizových situacích – chování vozu na různých površích, autonehoda či technická závada.

AUTOŠKOLA MĚ DOSTATEČNĚ PŘIPRAVILA NA PROVOZ



- Stávající nastavení počtu pokusů pro složení závěrečné zkoušky by řidiči neměnili.

Báze: n=790
Otázka: R9. Máte dojem, že Váš autoškola dostatečně připravila na provoz?
R6. Připravila Váš autoškola dostatečně na tyto situace?
R6a. Na jaké situace Váš autoškola dostatečně nepřipravila? ADHC2. Jaký maximální počet pokusů pro složení závěrečné zkoušky je podle Vás optimální?

PŘIPRAVILA AUTOŠKOLA DOSTATEČNĚ NA:				SOUHLASÍ	
	Rozhodně ano	Spíše ano	Spíše ne	Rozhodně ne	
Jízda ve městě	41%	47%	10%	2%	88%
Prudké brzdění	17%	39%	31%	13%	56%
Chování vozu na různých površích	14%	34%	34%	17%	48%
Technická závada	12%	32%	38%	17%	44%
Krizová situace (např. autonehoda)	10%	33%	38%	18%	43%

OPTIMÁLNÍ POČET POKUSŮ PRO SLOŽENÍ ZÁVĚREČNÉ ZKOUŠKY

	Jeden	Dva	Tři	Čtyři	Pět
Praktická část	9%	27%	49%	4%	11%
Teoretická část	7%	25%	53%	4%	11%

Průzkum Vnímání dopravní bezpečnosti

Shrnutí



Více než polovina řidičů se na českých silnicích necítí bezpečně. Na vině jsou externí faktory, především ostatní účastníci provozu.

Sami sebe řidiči jako riziko nevnímají. A to i přesto, že připouští páchaní přestupků.

Nejčastěji řidiči překračují rychlost a nedodržují bezpečný odstup. Řidiči do 24 let věku nejčastěji překračují rychlost a používají za volantem telefon.

Čeští řidiči podceňují bodový systém. Stav svého bodového konta sice znají, ne každý ale ví, kde si ho ověřit.

Drtivou většinu řidičů bodový systém motivuje k dodržování pravidel. Potřebuje ale zpřehlednit.

Bodový systém funguje – riziko (dočasné) ztráty řidičského oprávnění je účinnější než finanční sankce. Peněžité tresty by měly mít větší rozpětí.

Výuku v autoškolě považují řidiči za dostatečnou, uvítali by lepší nácvik krizových situací a jízdu na různých površích. O návazná školení by mělo zájem 76 %.

Obecně se řidiči shodují, že na složení zkoušek by měly být 3 pokusy.

Se zavedením „řidičáku na zkoušku“ souhlasí 80 % řidičů.

Podklady z průzkumu dopravní bezpečnosti byly kvůli velikosti redakčně zkráceny.

KRALUJ SILNICÍM A UŠETŘI AŽ 40 % POJISTNÉHO



Každý, kdo jezdí bezpečně, si zaslouží odměnu. S naším Autopojištěním NAMÍRU můžete **ušetřit až 40 % pojistného**. Informace o svých jízdách uvidíte přehledně v aplikaci KOOPILLOT, kde najdete i na jakou odměnu máte zrovna nárok.



Více informací na
www.koop.cz/koopilot

Kooperativa
VIENNA INSURANCE GROUP

Pro život, jaký je

Prezident Petr Pavel navštívil kurz "Učme se přežít"

Projekt "Učme se přežít" má za sebou další úspěšnou sezónu. V rámci **29 kurzů na 9 polygonech** v České republice, se ho letos zúčastnilo přes **osmnáct stovek motokářů**. Zkušenosti instruktorů pomohli účastníkům zlepšit jejich dovednosti a ovládnutí motocyklu. Kromě tradičních celodenních kurzů letos **Tým silniční bezpečnosti** nabídl v tomto projektu několik novinek. První byly kurzy pro majitele skútrů. Ty se zaměřily především na skupinu řidičů s řidičským oprávněním **skupiny B**, kteří od roku **2013** mohou řídit skútry s obsahem motoru do **125 cm³ s automatickou převodovkou**. Vzhledem k tomu, že se během výcviku v autoškolách neučili řídit jednostopé vozidlo, dal si projekt "Učme se přežít" za cíl přinést jim více zkušeností a bezpečnosti.

Druhou letošní novinkou v nabídce kurzů "**Učme se přežít**" je Příprava. Jde o kurz pro žadatele o řidičské oprávnění, kteří jsou ve výcviku nebo o něm uvažují. **Přihlásit se mohli i čerství držitelé a začátečníci v jedné stopě**. Výuka byla zaměřena především na pohybovou přípravu, kde odborníci vysvětlili, jak funguje tělo, mozek, rovnováha a řídítka. Přednášky pak účastníci seznámily například se zdravotědou nebo dopravní psychologií. Součástí víkendového programu na jednom z **9 polygonů** byly také **sobotní vyjížďky Kolama dolů – Učme se přežít**, které pořádá **Policie ČR** ve spolupráci s Tým silniční bezpečnosti. V rámci 10 společných jízd byl **Policíí ČR** zorganizován výjezd z předem určeného místa za doprovodu dopravních policistů na motocyklech. Ten byl ukončen právě na jednom z polygonů, kde pak byly účastníkům bezplatně předvedeny ukázky výcviku. Takto se podařilo zlepšit jízdní schopnosti dalším stovkám řidičů motocyklů.

V rámci jedné z vyjížďek Kolama dolů – Učme se přežít navštívila kurz vzácná návštěva. Dne 27. května se k dalším desítkám motokářů na srazu pod horou Říp připojil prezident České republiky, pan Petr Pavel. Společně se svou ochrankou a doprovodem v podobě 1. náměstka policejního prezidia **genmjr. Ing. Tomáše Lercha** se vydali na



několik desítek kilometrů dlouhou trasu na polygon bezpečné jízdy v **Mostě**. Tady se pak nejen setkali s veřejností, ale také si vyzkoušeli jednotlivé úkony v rámci výuky. **Jak pan prezident na svém BMW**, tak členové **ochranky na motocyklech** je zvládli bravurně. **Petr Pavel** se následně podrobně seznámil s výukovými metodami **Týmu silniční bezpečnosti**. Mezi nimi ho zaujala mimo jiné pohybová příprava motokářů a speciální **zařízení Batak** měřící



UČME SE
PŘEŽÍT

reakční schopnosti. Nebylo překvapením, že výsledky pana prezidenta byly **nadprůměrné**. Také tady se ukázalo, že je jakožto aktivní motokář pro pohyb na silnici **dobře připraven**.

„Jsme rádi, že nás pan prezident potčil svojí návštěvou. Jeho přítomnost je po ceně CIECA za nejpřínosnější projekt v rámci bezpečnosti za rok 2022 pro projekt "**Učme se přežít**" dalším významným oceněním. Zároveň si vážíme toho, že jsou pro pana prezidenta motokáři zajímavou skupinou a nezajímá ho jen cestování a samotné ježdění, ale také jejich edukace.“ řekl k návštěvě **Petra Pavla šéfinstruktor Týmu silniční bezpečnosti Jiří Novotný**.

Kurzy "Učme se přežít" financované z **Fondu zábrany škod České kanceláře pojistitelů** nesou ovoce. Stovky zkušených motokářů v hlavních kurzech, začátečníků v Přípravce, skútristů, ale také učitelů autoškol a zkušebních komisařů ve speciálních kurzech. Ti všichni měli letos možnost zdokonalit se a posunout své schopnosti, díky čemuž se zvyšuje jejich bezpečnost při jízdě v provozu. Kurzy pro příští rok budeme vyhlášovat na www.ucmeseprezit.cz, kde kromě nich najdete také metodiky výuky v autoškolách a provádění jízdní zkoušky a aplikaci Vnímání rizik.

Jan Somerauer

Třístovková
revoluce - tříkilo
pod kilo!

ŘADA
CFMOTO
300



CENA OD
95 990
Kč vč. DPH

Legendární řada
650 se loučí ve
velkém stylu.
Výbava Premium
v ceně*!

ŘADA
CFMOTO
650



CENA OD
149 990
Kč vč. DPH

Designové pecky
z Rimini. Emoce, styl,
vlastní cesta...
A jedinečná cena!

ŘADA
CFMOTO
700CL-X



CENA OD
159 990
Kč vč. DPH

Nejprodávanejší
cestovní endura,
motory KTM,
nové ceny.
A navíc novinka
Explore!

ŘADA
CFMOTO
800MT



CENA OD
225 990
Kč vč. DPH

CFMOTO

„Co je lepší
než motorka...?
**No nová
motorka!**“

Pepa Sršeň

Nečekej na podzimní
BLACK FRIDAY...
CFMOTO má
**AKČNÍ CENY
JÍŽ NYNÍ!**

ZÁRUKA 5 LET
5
I PRO FIRMY

JOURNEYMAN

www.journeyman.cz
www.cfmoto.cz

5 let záruka platí při nákupu strojů CFMOTO v prodejní síti Journeyman CZ v ČR a SR pro všechny nové zákazníky (první majitel) bez rozdílu zda je fyzická osoba, či podnikatel!

* Premium výbava - model 650GT kufrы SHAD s držáky, model 650MT kufrы SHAD, držáky, padací rám.

SCANIA A ASOCIACE AUTOŠKOLA UVÁDĚJÍ

SCANIA PROFIŠKOLA

Usilujete o profesní průkaz řidiče nebo profesní průkaz učitele autoškoly? Chcete se seznámit s technikou nejmodernějších tahačů Scania a se zásadami bezpečné a úsporné jízdy?

Přihlaste se do intenzivního jednodenního kurzu Scania Profiškola pořádaného ve spolupráci s Asociací autoškola.

 **ČEKAJÍ VÁS PRAKTICKÉ JÍZDY**

- **Autobusem Scania Fencer f1**
- **Tahačem Scania s nejmodernějším pohonným ústrojím Super.**

Chybět nebudou ani teoretické informace o zásadách bezpečné a úsporné jízdy, údržbě, produktových novinkách a nových prvcích povinné výbavy vozidel.

 **KDE?**
Servis Scania Mladá Boleslav
Průmyslová 1315, 293 06 Kosmonosy

 **KDY?**
15. 9. 2023, 8:00-16:00

 **PŘIHLÁSIT SE MŮŽETE ZDE**



SCANIA PROFIŠKOLA PODZIM 2023

Série intenzivních kurzů s prezentací techniky a školením pro budoucí profesionální řidiče a učitele autoškola.

- školení z oblasti teorie i praxe
- aktuální přednášky a workshopy
- ukázky nejnovějších technologií a jejich využití
- testovací jízdy a mnoho dalšího



PRO VÍCE INFORMACÍ
A PŘIHLÁŠKY DO KURZŮ
SLEDUJTE

WWW.ASOCIACEAUTOSKOLA.CZ



Nové učebnice Asociace autoškol 2024

Asociace autoškol ČR ve spolupráci s nakladatelstvím Grada připravila dva nové produkty pro žadatele o řidičské oprávnění na rok 2023.

Učebnice pro žadatele skupiny B nemá ambici být nejobsáhlejší učebnicí, ale bude „základním a minimálním“ tiskem, který by si měl přečíst

každý žadatel o získání řidičského průkazu skupiny B.

Učebnice „45 otázek z praktické údržby skupiny C,D,E“ je připravována se snahou připravit „skriptum vypracovaných otázek“, pro každého žadatele skupin C,D,E jako jisté absolutní minimum nutné k úspěšnému absolvová-

ní zkoušek z praktické údržby. Knihy budou ve všech knihkupectvích a můžete je též objednávat na www.asociaceautoskol.cz nebo na emailu: servisni@asociaceautoskol.cz

Ing. Aleš Horčíčka
předseda AAČR



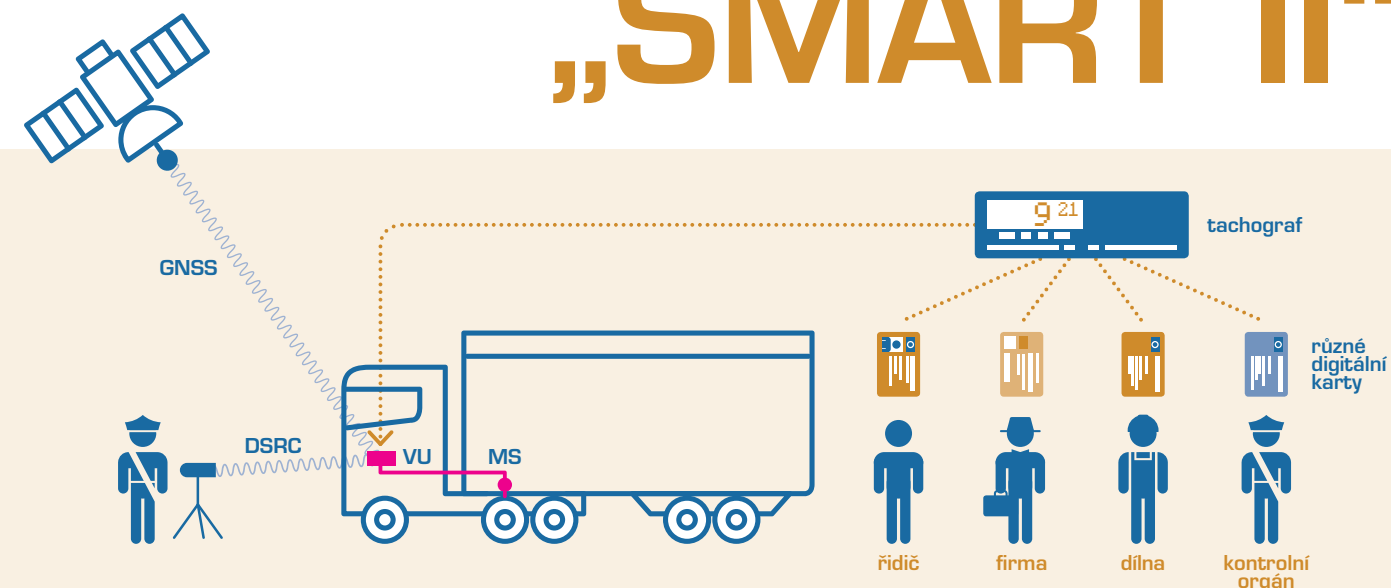
1 – 10 ks = 249 Kč
11 – 20 ks = 239 Kč
21 – 30 ks = 229 Kč
Více – dle individuální dohody

1 – 10 ks = 149 Kč
11 – 20 ks = 144 Kč
21 – 30 ks = 139 Kč
Více – dle individuální dohody

Cena publikace je v roce 2023
pro členy Asociace autoškol ČR ZDARMA

Podpořte činnost Asociace autoškol ČR zakoupením výukových materiálů z naší dílny a objednávejte na servisni@asociaceautoskol.cz.

I VY ŠKOLTE SVÉ ŘIDIČE „SMART II“



Asociace autoškol ČR ve spolupráci se školicím střediskem společnosti Simply Safe s.r.o. nově nabízí pro autoškoly a školící střediska profesionálních řidičů **cenově výhodnou tematickou přednášku s praktickou ukázkou práce s novým tachografem SMART II.** Zařízením, které **od 21. 8. 2023 nebude chybět v žádném nově registrovaném vozidle kategorií M2, M3 a N,** u nichž největší přípustná hmotnost, včetně případně připojeného přívěsu nebo návěsu, přesáhne 3,5 t.

Tematický obsah přednášky:

- Co umí nový „inteligentní SMART II“
- Nakládka, vykládka, nástup a výstup cestujících – nové piktogramy v DT.
- Dálkové komunikace DSCR rozšíření sledovaných dat.
- Kontrola doplněných dat – možnosti kontroly.
- Překročení hranic, musíme zastavit?
- Je v SMART II také režim „OUT“?
- Sankce za porušení předpisů (403/2016 EU).

Hlavní přínos přednášky:

Bez vysokých vstupních nákladů na pořízení nové verze „testovacího tachografu“, nabídnete svým stávajícím zákazníkům na pravidelných či vstupních školeních **praktickou ukázkou na reálném inteligentním tachografu verze 4.1 – SMART II.**

Zajištění legislativy:

Přednášku provedeme **ve Vašich prostorech**, v rámci Vámi pořádaného profesního školení, **pro Vaše zákazníky.** Přednášku provedeme v režimu „hosta..“ **Vášim jménem a za použití prezentací s brandem Asociace autoškol ČR.**

Jak objednat přednášku?

Prostřednictvím Asociace autoškol ČR na emailu akademie@asociaceautoskol.cz

Cenová nabídka přednášky:

4 500 Kč

Délka přednášky:

3 hodiny

Cenová nabídka platí pro celou ČR, včetně všech cestovních i jiných nákladů pro libovolný počet řidičů na školení. Akce platí do 30. května 2024.

SIMPLY
SAFE

ASOCIACE
AUTOŠKOL

Jízdní pruhy matou cyklisty



Veřejnost často netuší, jak se liší vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty. Změnit by to mohla výuka cyklistické infrastruktury v autoškolách.

V roce 2001, s příchodem nového zákona o pozemních komunikacích, začala éra „malování“ jízdních pruhů pro cyklisty. Přestože je jich několik druhů, jasná pravidla v souvislosti se silničním provozem dostala až o patnáct let později. Pro každý pruh platí jiná pravidla, ale dosud jen málokterý cyklista i řidič zná rozdíly mezi nimi. Autoškoly nyní řeší jak začlenit výuku cyklistické infrastruktury do kurzů. Stále ale platí, že se na silnicích vyplatí ohleduplnost, respekt a tolerance.

Představte si, že vozem projíždíte městem. Na křižovatce svítí na semaforu červená. Zastavíte, stejně jako cyklista vedle vás. Rozsvítí se zelená a oba vyjždíte ve stejném směru. Jedete tak abyste cyklistu autem nezachytili nebo nesrazili. On

šlape do pedálů v pruhu, který by mohl být podle vás stezkou pro cyklisty, ale jistí si nejste. Chcete se dostat před něj. V protisměru ale projíždí jedno auto za druhým a šance na zákonem stanovený odstup jednoho a půl metru je minimální. **Dostaví se nervozita, stres a možná i zlost.** Nakonec šlápnete na plyn a projedete kolem něj. Možná i on bude ve stresu a je pravděpodobné, že se nebude cítit bezpečně. S teplým počasím **cyklistů přibývá** a podobné situace nemusí být ojedinělé. Možná nervozita a snad i nevráživost za volantem i za říditky může často pramenit z neznalosti cyklistické infrastruktury.

Milovníci jízdních kol mají v městském provozu vyhrazené pruhy, které ale nejsou stejné.

Málokterý účastník silničního provozu ví, jaké jsou mezi nimi rozdíly a jaká pro ně platí pravidla. „Veřejnost příliš nerozlišuje, jestli je to jízdní pruh pro cyklisty nebo cyklostezka. Většinou je to pro ně pouze pruh, kde jezdí

cyklisté. Minimum řidičů zná rozdíl mezi vyhrazeným a ochranným jízdním pruhem,“ upozorňuje ředitel Týmu silniční bezpečnosti Jan Polák. Důvodem, proč se veřejnost v rozdílech neorientuje, může být relativně mladá změna pravidel. Legislativa byla změněna začátkem roku **2016** novelou zákona **č. 361/2000Sb.**, o provozu na pozemních komunikacích. A změna se dosud řádně nepromítla do výuky v autoškolách, u cyklistů se ani žádné ověření znalostí nepožaduje. Situace, zdá se, se začíná obracet k lepšímu. **Ministerstvo dopravy a Asociace autoškol ČR problematiku řeší** a vznikají nové podklady a otázky týkající se právě infrastruktury pro cyklisty.

Existují tři druhy pruhů pro cyklisty.

Jízdní pruh pro cyklisty je označen pouze vodorovným dopravním značením se symbolem jízdního kola. Od ostatního provozu je oddělen podélnou čarou s drobnějším přerušováním. Vyhrazený jízdní pruh

představuje po stezce pro cyklisty největší ochranu. Je označen i svislým dopravním značením. **Rozdíl mezi jízdním pruhem pro cyklistu a vyhrazeným jízdním pruhem pro cyklistu je v tom, že do jízdních pruhů označených pouze vodorovným dopravním značením mohou vjíždět vozidla, pro které ve zbytku vozovky není místo. „V praxi to znamená, že ochranný cyklopruh definuje cyklistovi jeho bezpečný prostor. Určuje minimální prostor, který je nutný k bezpečnému předjetí cyklisty, ale neomezuje ostatní vozidla v běžném provozu,“** upřesňuje za Tým silniční bezpečnosti Petra Schneiderová a pokračuje: „Naproti tomu, na vyhrazený jízdní pruh smí vozidla vjet v podélném směru jen v zákonem stanovených případech. To znamená při objíždění, předjíždění, odbočování, otáčení, vjíždění na pozemní komunikaci, nebo vyžadují-li to zvláštní okolnosti.“ **Někdy mohou být vyhrazené jízdní pruhy červeně podbarvené.** Zákonem není stanoveno, kde zvýraznění použít, ale převážně se používá na začátku a na konci pruhu, v rámci křižovatek a v místech vjezdů na místa ležící mimo pozemní komunikaci. „Výše zmíněné pruhy od sebe vzhledem k podobnosti i neznalosti málokdo rozezná, pokud si nevším-

ne dopravní značky. Není to ale nic nemožného a složitého. Je třeba si uvědomit, že tyto jízdní pruhy jsou určené cyklistům a kromě výše uvedeného v nich nesmí řidiči parkovat, stát nebo zastavit. Pokud přes ně odbočují vpravo nebo vlevo, musí dát přednost cyklistům a chodci v nich nesmí chodit.“ podotýká **Petra Schneiderová**. Existuje ještě piktogramový koridor pro cyklisty, kde chybí čára, která by ohraničovala jízdní pruh. Piktogramový koridor poznáte podle **vodorovného značení prostřednictvím dvojité šipky** a symbolu cyklisty. Je to především informace pro řidiče, že v místě cyklisté často jezdí. Do tohoto pruhu může motorista vjet, **řidiče motorového vozidla neomezuje**, ale musí brát v potaz přítomnost cyklistů.

„Je třeba, aby se všichni účastníci silničního provozu vzájemně respektovali. Od chodců, přes cyklisty až po motoristy a zároveň respektovali pravidla. Otázkou je, jak dobře ta pravidla znají,“ říká Zuzana Pidmanová, vedoucí odboru prevence Policejního prezidia ČR. „Týká se to i pruhů pro cyklisty, které se po trase mohou několikrát změnit. **Cyklista si často ani nevšimne, že během cesty přejíždí několikrát z pruhu pro cyklisty do vyhrazeného jízdního pruhu.** Většina změn je na křižovatkách a pro cyklistu v provozu je vnímání změn složité.“ Pokud řidič vozu mívá jezdce na kole v jeho jízdním pruhu nebo ve vyhrazeném jízdním pruhu, není třeba **dodržovat při předjíždění boční odstup 1,5 m.** „Pruh samotný odstup nahrazuje. Řidič totiž cyklistu nepředjíždí v jízdním pruhu, ale mívá se s ním. To mnozí řidiči nevědí. Zákonem stanovený odstup je třeba dodržet tam, kde cyklistické pruhy nejsou, což je případ i piktogramového koridoru. Vždy je ale třeba, aby se řidič choval ohleduplně a ponechal takový odstup od cyklisty, aby jej při míjení neohrozil“ upřesňuje **Petra**



Schneiderová z Týmu silniční bezpečnosti.

Poté, co v roce **2016** došlo ke změně legislativy, začaly se na komunikacích objevovat **cyklistické pruhy jako houby po dešti**. Města chtěla ochránit cyklisty a zjednodušit provoz. Po letech užívání se ukazuje, že **v některých místech jsou nepraktické** a často ani z pohledu bezpečnosti dopravy **nedávají smysl**. S cyklistickou infrastrukturou mívají problém především **velká města** a za zamýšlení stojí, zda-li není na místě **přehodnotit danou cyklistickou úpravu, třeba v místech, kde se příliš neosvědčila**.

„Cyklistika je od dob covidu stále na vzestupu. Pro většinu lidí není jízdní kolo jen rekreační prostředek, ale stal se z něj prostředek dopravní. Také ve větší míře přibyla elektrokola i elektrokoloběžky,“ upozorňuje Zuzana Pidmanová z Policejního prezidia ČR a dodává: „Nyní se na pozemních komunikacích pohybuje daleko více cyklistů než dříve.“ Podle policejních statistik se stalo v roce **2021 celkem 3.994 dopravních nehod s účastí cyklisty**. O rok později to bylo 4.333. Většina z nich se stala v obci (2021 – 3.157; 2022 – 3.460). V loňském roce při těchto nehodách **zemřelo 42, o rok dříve 43 lidí**. „Stále platí, že bychom měli být k sobě navzájem ohleduplní, tolerantní a respektovat se. Mějme na paměti, že jako řidiči motorového vozidla se velice pravděpodobně objevíme i v pozici cyklisty a obráceně, proto se chovejme tak, jak chceme, aby se chovali ostatní k nám.“ dodává závěrem Zuzana Pidmanová.

Projekt Na kole jen s přilbou je spolufinancován z fondu zábrany škod České kanceláře pojistitelů. **Mezi významné partnery patří Policie ČR, Horská služba ČR, Mojekolo.cz, Skupina Sev.en**, nebo společnosti Marius Pedersen a Rengl.

Tým silniční bezpečnosti

KURZY PRO ŘIDIČE ADR VE SPOLUPRÁCI S ASOCIACÍ AUTOŠKOL ČR

*Asociace autoškol ČR ve spolupráci se školicím a poradenským střediskem
Dangerous Goods Safety Advisory s.r.o. vedeném Ing. Mgr. Hanou Beranovou nově
nabízí pro autoškoly a školící střediska profesionálních řidičů cenově výhodná školení*

Dohoda ADR a v České republice také Zákon o silniční dopravě ukládají řidičům přepravujícím nebezpečné věci povinnost zúčastnit se zvláštního školení zakončeného zkouškou před komisařem pověřeným Ministerstvem dopravy.

Po úspěšném absolvování zkoušky obdrží řidič „**ADR osvědčení o školení řidiče**“.

Platnost tohoto Osvědčení je pět let.



TYPY KURZŮ

1. ZÁKLADNÍ KURZ

Základní kurz je zaměřený na přepravu kusů a látek ve volně loženém stavu. **Je povinný pro všechny, kteří potřebují získat Osvědčení** nebo absolvují obnovu v posledním roce platnosti.

2. SPECIALIZAČNÍ KURZ

Specializační kurzy jsou **rozšířením znalostí získaných na základním kurzu** a zaměřují se na:

- a) cisternovou přepravu
- b) přepravu výbušných látek a předmětů (třída 1)
- c) přepravu radioaktivních látek (třída 7)

DÉLKA KURZU

- 3 dny pro nového uchazeče
- 2 dny pro obnováře

Poslední den kurzu vždy probíhá **zkouška před komisařem z Ministerstva dopravy.**

CENOVÁ NABÍDKA PRO ČLENY ASOCIACE AUTOŠKOL

**Sleva pro členy Asociace
autoškol ČR : 15 %**

Názory a postřehy provozovatelů autoškol



JAK OBJEDNAT KURZ ADR?

Prostřednictvím Asociace autoškol ČR
na emailu akademie@asociaceautoskol.cz

Personální změny

na Krajském úřadu Jihočeského kraje

V nedávné době se mohli provozovatelé autoškol a školicích středisek v Jihočeském kraji dozvědět informaci o personálních změnách na Odboru dopravy a silničního hospodářství. Nejdříve tento odbor opustil p. Jiří Pícha a nyní opouští úřad i pan Mgr. Luboš Rákosník.

Kolega Rákosník byl zaměstnancem odboru 18 let, proto mi dovolu krátké shrnutí jeho působení. Pro většinu autoškoláků stal stálým partnerem při jednání s úřadem. Měl na starosti nejen agendu autoškol a školicích středisek, ale také BESIP a problematiku STK. Díky tomu byl v zaměstnání dosti vytížen, ovšem nikdy neváhal věnovat čas konzultaci či poradě, pokud jej někdo poprosil o jeho názor. Někdy byl bdělým úředníkem, pokud někdo neplnil svou povinnost, vysvětlil mu, že je třeba případná pochybení napravit. Ovšem většinou byl trpělivý i v případě některých chyb, které při své kontrolní činnosti

zjistil. Vždy se snažil celou věc řešit bez zbytečných emocí a spíše věnoval pozornost nápravě než sankci.

Většina začínajících učitelů jej má spojeného se zkouškami k získání profesního osvědčení učitele autoškol. Tyto zkoušky vždy vedl sice přísně, ovšem s patřičným nadhledem a pochopením k začátečníkům a jejich nervozitě při zkoušce. Nikdy se nesnažil někoho, potopit, ale spíše žadatele navést ke správným odpovědím, případně napjatou atmosféru uvolnil vtipnou poznámkou. Často také vyjžděl na soutěže cyklistů v rámci BESIP, kde byl činný se školní mládeží, což mu vzhledem k původnímu povolání učitele dělalo radost.

Osobně bych rád připomněl velice úzkou spolupráci s Asociací autoškol. Za poslední roky jsme společně diskutovali mnohé záležitosti a vyměňovali si názory na situaci v autoškolství. Kolega Rákosník se



Mgr. Luboš Rákosník.

snažil pravidelně na půdě Krajského úřadu organizovat setkání autoškol, školicích středisek a zkušebních komisařů, jejichž cílem bylo najít společná řešení a sdělit účastníkům nové informace z oboru. Vždy jsem byl k těmto akcím přizván, abych prezentoval činnost Asociace autoškol.

Kolega Rákosník se zájmem navštěvoval i akce Asociace autoškol, kde mohl čerpat informace, které se mu při výkonu funkce hodily, především semináře a také kurzy Startdriving. Dobrou zprávou je, že p. kolega Rákosník zcela neopouští obor autoškolství. I nadále se hodlá v oboru angažovat jako instruktor zkušebních komisařů. Věřím, že se budeme i nadále vídat na akcích Asociace autoškol a jeho zájem o obor bude stále tak veliký.

Dále nezbyvá než doufat, že nástupce kolegy Rákosníka bude kvalitní náhradou a dokáže pokračovat v tak bohaté činnosti s tak kvalitní erudicí a odborností, abychom nemuseli mít obavy z dalšího vývoje v oboru autoškolství v jižních Čechách. V příštím čísle se pokusíme čtenářům přinést informaci, kdo se tím doufejme kvalitním nástupcem stal.

Jiří Martínek
člen Výkonné rady AAČR



Profesní způsobilost řidičů

a zmatky kolem ní

Jsem provozovatel autoškol a školicího střediska **ve Slaném**. Učitelák vlastním od **r. 1983** a autoškolu jako hlavní činnost provozuji od **r. 1992**, včetně školení řidičů. Již jsem tedy něco zažil. K napsání tohoto dopisu mne vedla situace, která dost **znepříjemňuje život našim klientům-řidičům při obnově jejich profesní způsobilosti**.



Myslím, že všichni, kdo provozujeme školicí střediska, jsme se již smířili s tím, že zákon je pořád jeden a ten samý, ale výklad, nároky na školicí střediska a v současné době i postup jednotlivých krajských a obecních úřadů při obnově profesní způsobilosti řidičů je **řízen metodikou „jiný kraj, jiný mrav“** a bohužel se setkáváme i se situací, kdy **dvě sousední ORP v jednom kraji mají každá svůj výklad a postup – nikoliv stejný**. Praha je, byla a bude stát ve státě, tu neřeším. Co mě ale trápí, je, že za celou dobu jsou vydávány jakési metodiky, kterými se úřady někdy řídí a někdy uplatňují svůj rozum. A právě v poslední době se na jedinou některé ORP **začaly chovat jinak než např. na konci** minulého roku, a to, co bylo možné, je v současné době zamítáno. Důvodem je prý změna zákona. Nevšiml jsem si. Všichni víme, že v posledních pěti letech jsme si prošli obdobím covidu, který dokázal změnit

mnohé plány. Školicí střediska jsme byla po určité, nemalou část roku uzavřena, poté jsme mohli školit jen ve **velmi malých počtech a s různými omezeními**, takže to mnohdy nedávalo smysl a firmy k nám řidiče raději neposlaly, s tím, že se to dožene. Ano, ta doba je za námi a každý měl čas si počet školení doplnit. I mnozí řidiči měnili svá působiště a dlužno dodat, že pro některé se covid stal i dobrou výmluvou. (S tím se ostatně setkáváme i u našich politiků a vládnoucích institucí).

Řidiči se **dostávají do pastí**, protože i ode mne slyšeli, že pokud do konce platnosti své profesní způsobilosti doplní počet pravidelných školení na pět, nebude vzhledem k okolnostem, které jsem uvedl, uplatňováno **tzv. roční školení** (vždyť do dnes nikdo pořádně nevysvětlil, co to je) a profesní způsobilost bude obnovena.

Jsou úřady, kde to tak je dodnes. Jsou úřady, kde to takto šlo ještě na začátku roku a jsou úřady, kde **nejde skoro nic**. A to v rámci jednoho zákona a jedné republiky. Navíc řidič, který by se rozhodl, že tedy udělá **„kurz v rozsahu 35 hodin“** musí podle stávajícího výkladu počkat, až mu profesní způsobilost, a tím většinou i řidičák propadne, teprve poté jej může školicí středisko přijmout do kurzu na obnovu profesní způsobilosti. Nevím, jak kde, ale tyto kurzy nejsou zcela běžné jako **pravidelná školení, trvají delší dobu** a současný postup správních orgánů zcela vědomě vyřazuje řidiče z práce. V současné době to bude problém nejen pro řidiče, ale i pro dopravce, protože nebude mít za volant koho posadit. Pokud řidič bude v tomto období jezdit, riskuje i ztrátu řidičského oprávnění, to v tom lepším případě. Jedna z mých známých paní

D. Svobodová se s tímto problémem obrátila i na **Ministerstvo dopravy**. Celou situaci popsala a žádala o nápravu. Odpověď přišla podobná té o princezně Koloběžce. Oblečená neoblečená...

Obsah a rozsah korespondence je nad rámec možností rozsahu tohoto článku, ale přeci jen si neodpustím citovat: „**Ministerstvo dopravy však ve věci konstatuje, že ve věci profesní způsobilosti řidiče rozhoduje vždy pouze obecní úřad obce s rozšířenou působností v přenesené působnosti na vlastní odpovědnost. Ministerstvo dopravy zároveň ve věci konstatuje, že proti rozhodnutí správního orgánu o profesní způsobilosti řidiče lze účastníkem řízení podat odvolání, případně podnět k dalším opravným prostředkům podle zákona č. 500/2004 Sb., nebo žalobu soudu.**“ A dále „**Pokud tento správní orgán žádosti řidiče nevyhoví, je povinen ve věci vydat písemné rozhodnutí, v němž uvede důvody, úvahy, případně výklad právních předpisů, které jej k vydání rozhodnutí vedly.**“

Přijde mi to celé divné. Který z řidičů má potřebné znalosti a hlavně čas. **Bohužel je to stav v ČR r. 2023.** To se ne najde nikdo, kdo by měl „koule“ na to, aby vzhledem k situaci, která tu byla, praštil do stolu a stanovil, že rozhodující bude oněch pět školení a profesní způsobilost bude obnovena (to vše do určitého data) a ze stáda právních expertů vybral někoho, kdo zpracuje jednotný postup do budoucna, který bude obsahovat i řešení určitých výjimečných situací, jako je nemoc řidiče, jiné zaměstnání po určitou dobu atd., a toto předložil jako jednotný závazný postup, který od určitého data bude aplikován **JEDNOTNĚ V CELÉ ČR?** **To bych přál nejen sobě**, ale všem, kteří se této problematice věnují. (a teď si pustíme tu o Červené karkulce).

Miloš Šlajchrt
člen Výkonné rady AAČR

Zamyšlení nad novelou dvou zákonů

Názory v tomto článku jsou toliko názory jeho autora.

V posledních týdnech se co chvíli dozvídáme o novele zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu. V době psaní tohoto článku je **novela projednána Senátem** a je na cestě k podpisu prezidentovi. Z médií se dozvídáme informace o základních pilířích novely, tedy o tom, jak budou nově a lépe nastaveny sazby pokut, jak bude „nový bodový systém“ řidiče vychovávat, jak budou mladí řidiči smět jezdit od **17 let mentorem a jak bude působit** „řidičský průkaz na zkoušku“.

V důvodové zprávě k návrhu zákona se dočteme celou řadu argumentů pro zavedení změn. Hned ve 2. odstavci se píše, že **„Tento návrh zákona vychází z obdobného vládního návrhu zákona předloženého v minulém volebním období Poslanecké sněmovně, která jej však do konce volebního období neprojednala. V návrhu zákona jsou ovšem nyní obsaženy i zcela nové instituty, které se v mezidobí ukázaly jako potřebné.“** Ano, je pravdou, že nově navržené instituty, zejména ty, které se týkají mladých řidičů, jsou navrženy celkem rozumně, byť s drobnými výhradami. Zásadní část novely týkající se správního trestání vychází z návrhu z roku 2019. Ten byl předložen předchozí vládou v září 2020 a v poslanecké sněmovně zůstal ležet neprojednán až do konce volebního období. Čtenáři, které zajímají detaily aktuálního návrhu zákona a jeho projednávání, se mohou podívat na web **www.psp.cz a v dokumentech najít TISK 366**. Předchozí návrh pak můžete najít na webu **www.psp.cz** v dokumentech volebního období **2017-2021** jako TISK 987. Historie tohoto návrhu se však táhne již cca od roku 2015, kdy probíhalo to tzv.

„projednání s odbornou veřejností“, spočívající v jednom semináři na půdě ministerstva dopravy. Je zvláštní, že stávající vláda (tehdy opozice) převzala podstatnou část tohoto návrhu bez jakýchkoli zásadních změn. Důvodová zpráva je pak z velké části **použita z předchozí verze**. Proč tomu tak je, lze jen spekulovat.

Návrh zákona obsahuje změnu zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, zákona č. 247/2000 Sb., „o autoškolách“ a dalších dvou zákonů.

SJEDNOCENÍ TERMINOLOGIE

Změna zákona č. 361/2000 Sb.:

Základní pojmy a Provoz na pozemních komunikacích (§ 2 do § 79a)

Kromě změn souvisejících s problematikou začínajících řidičů a podmínek jejich účasti v provozu je v novele velké množství formulačních změn, kterým i se sjednocuje terminologie. Např. **„nejvyšší povolená rychlost“** se mění na **„konstrukční rychlost“**, **důsledně se označuje Hasičský záchranný sbor České republiky** apod. Dále se doplňují povinnosti řidiče a upravuje se předkládání, resp. nepředkládání dokladů k řízení a provozu vozidla. V případě nebezpečných závad se již se nebude zdržovat ORV, ale tabulka registrační značky. **V § 18 se upravuje možnost zvýšení rychlosti mimo obec i na dálnici**. Zavádí se nově tzv. „sdílená zóna“ s pravidly velmi podobnými jako u obytné zóny. Je otázkou, zda řidiči budou schopni rozlišovat odlišnosti pravidel v jednotlivých druzích zón (pěší, obytná, cyklistická, sdílená)... Zákon obsahuje ještě další novinky, není však cílem zde představit všechny.

Řidičské oprávnění a řidičský průkaz (§ 80 až § 118c)

Řidič skupiny **B starší 21 let** nově bude



smět řídit sněžný skútr. Asi je to dobře, protože s oprávněním na skútry je spojována řada dotazů a nejasností. Nově **zařazený § 83a** upravuje podmínky řízení mladých řidičů od 17 let s mentorem. K tomu bych namítl, že požadavky na mentora jsou **výrazně přísnější nežli v připravované Evropské legislativě**. Většina podmínek je přijatelných, avšak požadavek na to, aby mentor po celou dobu své činnosti neměl zaznamenán ani jeden bod v registru řidičů je poněkud přísný. Jeho svěřenec přitom může páchat přestupky (ne 6bodové) až do počtu 10 bodů a nic se mu nestane. Zatímco mentor získá pouhých 2 bodů ze zákona přestane být mentorem. Logické je to tehdy, když mentor dostane uložen zákaz činnosti. **Tato část by si zasloužila trochu jiné pojetí**. Už třeba podmínka 5 let bez zákazu, když se jednalo o zákaz na pouhý 1 měsíc, či zákaz za nečitelnou tabulku SPZ je nepřiměřená.

Za velmi pozitivní je třeba hodnotit **změnu u seniorů od 65 let. Při absenci dokladu o zdravotní způsobilosti již nebudou** oznamováni s podezřením na přestupek se zákazem činnosti **na 6–12 měsíců a pokutou 5–10000 Kč**. Nově policista oznámí registru řidičů podezření na zdravotní nezpůsobilost a řidič senior bude muset prokázat registru řidičů, že je zdravotně způsobilý.

Ruší se výjimka z věku pro držitele licence motoristického sportovce u skupin A1, A2 nebo A. Vzhledem k tomu, že takové soutěže, ať již

v terénu či silniční, neprobíhají na pozemních komunikacích v provozu, **je ta výjimka vlastně zbytečná**. Otázkou však zůstává, kde a jak se takový sportovec může legálně naučit řídit, když ne v autoškolě... Za správné je třeba označit zrušení nesmyslného ustanovení o výjimce podle **§ 83 odst. 4 nebo 5**, když možnost udělení řidičského oprávnění plyne přímo ze zákona a dodržování podmínek těchto ustanovení je na řidiči.

TERAPEUTICKÉ PROGRAMY

Velká změna pro povinnost přezkoušení pro vrácení řidičského oprávnění po zákazu je v tom, že doba jednoho roku se nyní bude počítat v případě zadržení řidičského průkazu od jeho zadržení, ne od právní moci rozhodnutí, kterým řidič oprávnění pozbyl. To bude vyžadovat větší orientaci v Evidenční kartě řidiče. Tu sice řidič formálně není povinen v autoškolě předložit, avšak bez jejího předložení ho fakticky nelze přijmout pro nedoložení podmínek, za nichž smí řídit vozidlo při doplňovacím výcviku a zkoušce.

Novinka v podobě **terapeutických programů pro řidiče** již byla zavedena v předchozí novele. K tomu jen snad, že na straně jedné byl soudům dán do ruky významný nástroj k tomu, aby mohli takové opatření ukládat problematikým a neukázněným řidičům. **Povinnost takový kurz absolvovat u všech řidičů s trestem či závazkem neřídit od 18 měsíců** pro účely vrácení řidičského oprávnění, kdy kritériem není ani způsob porušení pravidel, ani následek, ale pouze délka zákazu činnosti toto oprávnění soudů **zcela degraduje**. Tresty zákazu činnosti 18 měsíců jsou totiž ukládány i za přečiny prostého ublížení na zdraví, či těžkého ublížení na zdraví bez porušení důležité povinnosti. Dále pak soud takové opatření neukládá paušálně, nýbrž pouze tomu, u koho je to vhodné. K takovému rozhodování, zda je to vhodné či potřebné, má soud k dispozici spis s dostatkem informací

o historii řidiče. Konečně pak splněním této podmínky soud podmiňuje již případně prominutí zbytku trestu zákazu činnosti.

Od ledna 2024 **si budou moci cizinci, žijící v ČR vyměňovat dosud nevyměnitelné řidičské průkazy**, které neodpovídají požadavkům Úmluvy o silničním provozu (Vídeň 1968) ani Úmluvy o silničním provozu (Ženeva 1949). **Podmínkou bude absolvování přezkoušení v autoškolě**. I toto lze považovat za pozitivní změnu, protože tito cizinci **nebudou muset absolvovat celý kurz v autoškolě** (vždyť jsou to řidiči). Konečně po více než 20 letech je přijata rozumná úprava, díky níž budou moci autoškoly i tito žadatelé postupovat logicky a odpadnou dohady o tom, zda žadatel v autoškolě „opravdu musí absolvovat všechny hodiny“.

ŘIDIČSKÝ PRŮKAZ CO NEJRYCHLEJI ZPĚT

Mění se i podmínky pro zadržení řidičského průkazu a jeho vrácení. Oproti minulosti **přibyla možnost jeho zadržení když „řidič při řízení vozidla překročil nejvyšší dovolenou rychlost** v obci o 40 km.h⁻¹ a více nebo mimo obec o 50 km.h⁻¹ a více“. Není jasné, co vedlo předkladatele k zařazení této podmínky. Dá se vysledovat, že tato podmínka byla **v minulosti navrhována nejméně 2x** a vždy zamítnuta jako nepřiměřená. Nyní se to tedy povedlo... Co bude důsledkem? Zefektivnění práce správního orgánu, projednávajícího přestupky. Přestupci, namísto procesní obrany při místy nedostatečných důkazech budou vyžadovat sami rychlé potrestání, aby co nejdříve měli svůj řidičský průkaz zpět i se 6 body. Je to jednoznačné omezení práva na obhajobu, ačkoli to předkladatel popírá. Jen doufejme, že policisté budou u tohoto institutu postupovat rozumně. Naopak za pozitivní lze považovat významnou změnu, kdy zákon výslovně ukládá správnímu orgánu řízení o zadržení řidičského průkazu nezahájit nebo

zastavit, pokud by zadržení řidičského průkazu bylo nepřiměřené vzhledem k okolnostem, za nichž byl zadržen podle § 118b.

Je škoda, že nikdo nemyslel na to, že ti, kdo žádají poprvé o řidičský průkaz, **budou smět řídit až po 20 dnech poté, kdy si ho vyzvednou**, nikoli již po předání žádosti a zapsání údajů do registru řidičů. Řidičské oprávnění je totiž uděleno až převzetím řidičského průkazu. Řešení by přitom bylo snadné.

BODOVÉ HODNOCENÍ PORUŠENÍ POVINNOSTÍ STANOVENÝCH ZÁKONEM

Základní princip bodového hodnocení zůstává zachován. **Z těžko pochopitelného důvodu se mění způsob „vynulování“ bodů**. Snad je to snaha za každou cenu „trestat“ řidiče body, kdyby náhodou po vyhodování chtěl řídit. Bodové hodnocení přitom není ve smyslu důvodové zprávy předložené při jeho zavedení trest, nýbrž má sledovat chování řidiče.

CITACE Z PŮVODNÍ DŮVODOVÉ ZPRÁVY PRO TY, KDO TO NEPAMATUJÍ:

V České republice, stejně jako dříve v jiných evropských státech, se ukazuje, že pro určité skupiny řidičů nejsou sankce spočívající třeba i v opakovaném ukládání pokut dostatečně účinné ani odstrašující před pácháním dalších přestupků. Dostatečný preventivní účinek má pouze hrozba ztráty řidičského oprávnění. Bodový systém pak představuje administrativní postup, kterým se hodnotí závažnost spáchaných přestupků, a který v tomto důsledku může vyústit. Na druhou stranu ale dává řidiči kdykoli před tím, než tento krajní důsledek nastane, možnost změnou svého chování pozitivně ovlivnit své postavení a hrozbu ztráty řidičského oprávnění svým aktivním postojem odvrátit. Aby řidič mohl změnit své chování a odvrátit hrozbu, musí aktuálně vědět, že mu za spáchaný přestupek budou zana-

menány body. Ani v původním návrhu nebylo zavedeno ustanovení, které by ukládalo registru řidičů vyrozumívat řidiče o každém záznamu. Až Nejvyšší správní soud v rozhodnutí **č.j. 6 As 114/2014 ze dne 30. 9. 2015** konstatoval, že „Záznam stanoveného počtu bodů v registru řidičů podle **§ 123b odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb.**, o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), je **„tres-tem“** ve smyslu **čl. 40 odst. 6 Listiny základních práv a svobod a čl. 7 odst. 1 věty druhé Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod.**“.

Dále pak uvedl, že „Z citované právní úpravy tak vyplývá, že zatímco dosažení **12 bodů je řidiči automaticky oznámeno**, pro informaci o jednotlivých záznamech bodů a aktuálním bodovém stavu musí řidič **vyvinout vlastní iniciativu a podat žádost** u příslušného obecního úřadu nebo kontaktního místa veřejné správy. S ohledem na skutečnost, že i jednotlivý záznam bodů do registru řidičů je **„trestem“** ve smyslu **čl. 40 odst. 6 Listiny a čl. 7 odst. 1** věty druhé Úmluvy, jeví se de lege ferenda vhodnějším, aby řidiči bylo z úřední povinnosti oznámeno i provedení jednotlivého záznamu.“. Tím měl soud na mysli oznámení každého záznamu každému řidiči z úřední povinnosti. Evidentně z důvodů finanční a administrativní náročnosti se to dodnes nestalo a v nejbližší době evidentně nestane. Je třeba položit na misku vah na straně jedné náklady na taková upozornění a na straně druhé důvodovou zprávou a názorem Nejvyššího správního soudu docílený odstrašující efekt a následnou změnu chování řidiče. Konečně pak z toho plynoucí zvýšení bezpečnosti provozu. Bez tohoto opatření je bodový systém „tajný“ a **otázka dosažení 12 bodů je otázkou náhody, asi jako v loterii.** Toto konstatování plyne ze zkušeností z dlouholeté advokátní praxe. Dále je pravdou, že **1 bodové přestupky již dlouho neexistují.** Není jasné,

v čem má spočívat „zjednodušení“ na **2 - 4 – 6 bodů při škále max. 12 bodů.** Je to stejné, jako kdyby to bylo **1 – 2 – 3 při škále max. 6 bodů.** Navíc záznam bodů provádí registr řidičů na základě softwarové aplikace, která je pevně nastavena a obvykle nedochází k chybám. Řidiči může být úplně jedno, jestli se ho týká nastavení bodů podle stávající přílohy nebo podle nové. Stejně tak je tomu u registru řidičů. Je s podivem, že v dnešní době, kdy je neustále skloňována digitalizace, **je bodový systém analogovým dinosaurem.**

VÍCE NEŽ 200 ORP

Policista musí k příkazovému (dříve „pokutovému“) bloku vyhotovit „Oznámení o uložení pokuty příkazem na místě“. Toto odešle elektronicky registru řidičů. **Pracovník registru musí ručně otevřít kartu řidiče (v počítačové aplikaci) a každý přestupek zaznamenat a u bodovaných přestupků mu přidělit body.** Při projednávání přestupku má přitom každý policista pomocí mobilního zařízení přístup do registru řidičů a řidiče tzv. lustruje. Jaký by to byl problém, aby body a přestupky byly navzájem naprosto přesně provázány a záznam byl proveden přímo z mobilního zařízení policisty. V případě projednávání přestupku ve správním řízení či soudem by tak učinil správní orgán či soud sám. **Vzhledem k počtu 206 ORP by se dalo ušetřit stovky pracovníků** tyto přestupky zaznamenávajících a také s ohledem na možné snížení počtu vybodovaných řidičů i počty pracovníků vedení řízení o námitkách a o vrácení řidičského oprávnění. Neustále se hovoří o snížení administrativy. Zde se to nabízí. Snad si tyto myšlenky přečte i někdo, kdo je oprávněn potřebné změny navrhnout. Jedná se totiž o miliony Kč v rozpočtu, které zbytečně létají oknem. Konečně pak zbytečně vybodování řidiči přispívají k jejich nedostatku a k nápadům na řešení jako je umožnit řídit autobusy od 18 let. Podle statisti-

ky MD bylo evidováno **k 31. 12. 2022 42 827 řidičů s 12 body.** Z historických pramenů lze vyčíst, že **k 31. 12. 2008 jich bylo 14 969, k 31. 12. 2010 jich bylo 24 740, k 31. 12. 2014 jich bylo 37 615, k 31. 12. 2018 jich bylo 39 640.** Pokud by bodový systém měl fungovat tak, jak to bylo zamýšlenou v důvodové zprávě, potom by toto číslo mělo klesat, nikoli růst.

PŘESTUPKY

V důvodové zprávě k návrhu zákona se uvádí: „Ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu by mělo vést nejen zprísňení správních trestů za závažná porušení pravidel silničního provozu, ale i celkové nastavení sazeb správních trestů tak, aby důsledně odpovídaly typové závažnosti přestupků.“ Stačí porovnat nastavení sazeb u některých zcela banálních přestupků, jako je „řízení vozidla, na němž není v rozporu s § 5 odst. 2 písm. k) umístěna tabulka registrační značky nebo je umístěna tabulka registrační značky, která nebyla vozidlu přidělena,“ za který bude **sazba 4–10 000 Kč** (dosud 5–10 000 Kč) a **zákaz činnosti na 6–18 měsíců** (dosud 6–12 měsíců) a **0 bodů jako dosud a např. „při řízení vozidla na dálnici nebo na silnici pro motorová vozidla jízda v protisměru nebo v rozporu s § 36 odst. 1 písm. b) otáčení nebo couvání“.** Dosud tento přestupek byl za **5–10 000 Kč a zákaz na 6–12 měsíců (7 bodů).** Nyní „**jen“** **blokově za 4 500–5 550 Kč nebo ve správním řízení 4–10 000 Kč bez zákazu a se 6 body. Každý nechť si udělá obrázek sám.**

Další text v důvodové zprávě říká: „Dále je nezbytné posílení možnosti vyřešit přestupek policií na místě, neboť okamžitě uložený trest má větší výchovný účinek a současně nejsou zatěžovány další správní orgány vedením řízení o přestupku. Při vyřizování přestupků příkazem na místě je rovněž potřeba zajistit, aby u závažnějších přestupků pokuta vždy odpovídala typové spole-

čenské nebezpečnosti přestupku, tzn. je třeba vyloučit ukládání pokut v neadekvátně nízké výši.“ To je chvályhodné, protože policisté ukládají nesmyslně nízké pokuty (klidně i 100 Kč za jízdu na červenou) jen proto, aby jim řidič podepsal příkazový blok a měli vyřešeno. Řešení na místě se významně rozšíří s tím, jak ubýlo zakazů činnosti. O to více bude vybodovaných řidičů. Je toto cílem? **Zdá se, že účelnost zvítězila nad deklarovaným cílem.** **Nové nastavení skutkových podstat není vůbec nové,** opět se jedná pouze o facelift. Provázanost mezi skutkovými podstatami, správním trestem pokuty a zákazem činnosti nelze z textu zákona stejně jako dříve vyčíst. Proto v odkazu na konci článku naleznete tabulku, kde je vše přehledně uvedeno. Zde jen ukázka. **Za pozitivní prvek je třeba považovat možnost uložit trest zákazu činnosti** pod spodní sazbu za předpokladu, že by to bylo vzhledem k poměrům řidiče nepřiměřeně přísné.

HRANICE POKUTY 10 TISÍC

Za velmi problematické lze naopak považovat možnost navýšení horní sazby pokuty provozovatele vozidla na pětinásobek ve společném řízení nejméně o dvou přestupcích. Vzhledem k tomu, že horní hranice pokuty je 10 000 Kč v případě jednoho přestupku, ovšem když u některého z přestupků společně projednaných je to **25 000 Kč,** jednalo by se ve společném řízení v případě takového výkladu o **maximum 125 000 Kč tedy 12,5 násobek.** Je toto adekvátní? Obecná úprava zákonem

č. 250/2016 Sb. umožňuje přitom navýšení na 1,5 násobek. Mění se i pravidlo pro vyvinění se z „objektivní odpovědnosti“ za přestupek provozovatele vozidla. To je možné dosud ve dvou případech: je nahlášena ztráta či odcizení tabulky registrační značky nebo podána žádost o zápis změny provozovatele vozidla. Nově musí být splněna podmínka, že **„těto žádosti bylo následně vyhověno“.** Tato žádost se využívá u tzv. **„nuceného převodu“**, když nový vlastník na sebe vozidlo nepřihlásí. Tato situace u řady případů nemá řešení, protože ke změně zápisu (tzv. „převodu“) je třeba **evidenční kontrola.** Tu bývalý vlastník není schopen zajistit, protože nemá auto k dispozici. Ti kdo podrobně rozumí této problematice, ví, že se jedná o nový fenomén, kdy se kupují levná vozidla za účelem dalšího prodeje nedohledatelnému kupci, který jezdí bez pojištění a jako bonus neplatí pokuty. Ty za ně platí zapsaný vlastník. **Po novele je bude platit na- pořád, ačkoli vlastníkem dávno není a při prodeji byl oklamán!** Opravdu se chtělo toto? V důvodové zprávě je uvedeno: **„Tím se zamezí zneužívání tohoto liberačního důvodu, ke kterému v praxi často dochází“.** Překlada- tel nespecifikuje, v čem má toto zneužívání spočívat. **Tedy opět kolektivní vina? Za hříchy menšiny nepoctivých budou trpět nevinní?**

ZMĚNA ZÁKONA Č. 247/2000 SB., „O AUTOŠKOLÁCH“

V průběhu projednávání zákona došlo k podání několika pozměňova-

cích návrhů, na kterých se podílela Asociace autoškol. Jedním z nich je zrušení podmínky vzdělání strojního nebo dopravního oboru pro učitele jízdy. Nově bude stačit ukončené střední vzdělání. Důležitou novinkou je možnost, aby zkoušku z pravidel provozu na pozemních komunikacích a zdravotní přípravy mohl dělat jakýkoli zkušební komisař, tedy postačuje mu mít průkaz na jakoukoli skupinu. Je to logické, protože na řadě obcí, kde fungují autoškoly s rozsahem všech skupin, není zkušební komisař např. na skupinu D. Touto změnou se umožní, aby **komisař z jiné obce přijel pouze na zkoušku z praktické jízdy a ovládání a údržby vozidla.** Ruší se omezení 5 pracovních dnů pro účast na opakované zkoušce jak u žadatele o řidičské oprávnění, tak i u zkoušky na profesní způsobilost. **V § 42 odst. 1 se výslovně upravuje,** že záznam o zkoušce může být veden i v elektronické podobě.

Hlavní změna je v zařazení nových pravidel pro školení začínajících řidičů. Jedná se o řidiče, kteří jsou držiteli řidičského oprávnění **do 2 let od udělení.** V § 52j jsou uvedena podobná pravidla pro oznamování tohoto školení a vedení evidence jako u výcviku žadatelů. Je zde stanoven rozsah výuky a výcviku. Podrobnější seznámení bude vhodné, až bude vydána prováděcí vyhláška. Konečně pak jsou pozměněny přestupky provozovatelů autoškol a školících středisek.

JUDr. Ing. Ondřej Horázný
místopředseda AAČR, advokát

Ukázka tabulky přestupků a bodového ohodnocení:

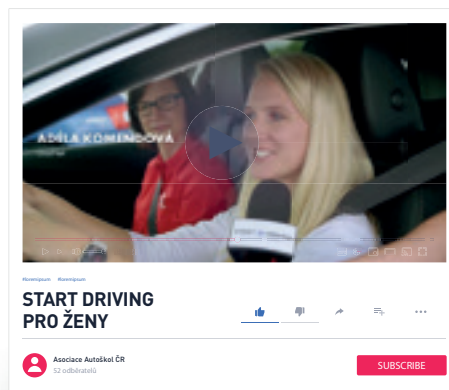
§ zákona	Skutková podstata protiprávního jednání	Body	Příkazem na místě	Pokuta správní řízení, trest trestní řízení	Zákaz činnosti
§ 125c(1a)1.	řízení vozidla, na němž není v rozporu s § 5 odst. 2 písm. k) umístěna tabulka registrační značky nebo je umístěna tabulka registrační značky, která nebyla vozidlu přidělena,	---	---	4 000– 10 000	6 – 18 měs

Podrobnou tabulku naleznete na **www.prestupky.cz**

Youtube AAČR

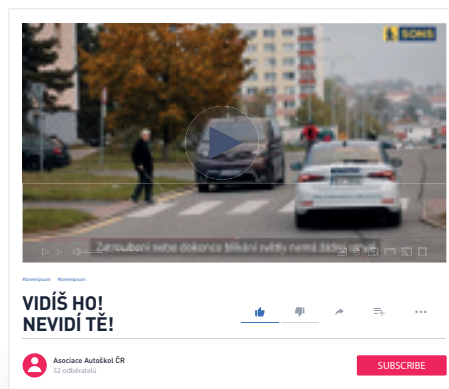
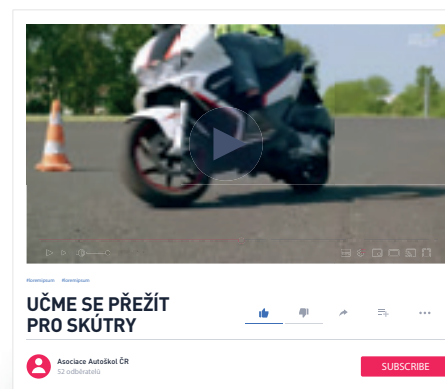


Moderní doba přináší nové výzvy a proto i Asociace autoškol v posledních letech čím dál více připravuje některý svůj obsah i v multimediální podobě. Abychom Vám umožnili lepší a detailnější náhled na některé projekty, tak Vám nově přestavujeme YOUTUBE kanál Asociace autoškol ČR.



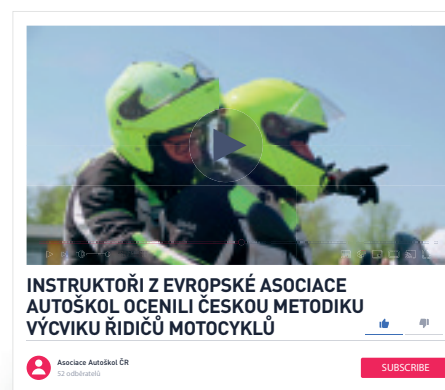
V červnu tohoto roku proběhla již třetí modifikace projektu Start Driving, tentokrát zaměřena na ženské řidičky. Projekt se uskutečnil ve spolupráci s partnery GasNet CZ a Škoda Auto a cílem bylo vytvořit bezpečné a komfortní prostředí pro ženy, a to právě díky čistě ženskému kolektivu. Celý den panovala velmi uvolněná atmosféra, ať už při odborných konzultacích a přednáškách, tak při praktických jízdách, kde si účastnice mohly vyzkoušet mnoho krizových situací a získat tak větší jistotu za volantem. Celý projekt měl velký přínos a úspěch u všech zúčastněných a AA ČR je proto otevřena projekt zprostředkovat všem případným zájemcům.

Projekt Učme se přežít letos začal kromě motorkářů také na skútraře. Touto cestou se snaží edukovat další skupinu účastníků silničního provozu a snižovat tak riziko dopravních nehod na silnicích. Jezdíš na skútru? Tak se přihlaš na tento bezplatný kurz a přispěj tím ke své maximální ochraně na cestách!



Asociace autoškol ČR, SONS a další partneři se spojili, aby zvýšili povědomí o bezpečnosti nevidomých chodců na silnicích. Tato iniciativa je zaměřena na zlepšení chování vůči nevidomým a slabozrakým lidem v silničním provozu. Přecházení vozovky může být pro tyto osoby zvláště nebezpečné, a to i přes použití bílé hole jako signálu pro řidiče. Proto je naší společnou povinností zastavit a nechat zrakově postižené přejít. Připojte se k nám a naučte se, jak můžete přispět k bezpečnějšímu prostředí pro všechny účastníky silničního provozu.

Projekt Učme se přežít, vedený Asociací autoškol ČR, uspořádal na polygonu v Hradci Králové instruktážní kurz pro instruktory řidičů motocyklů z celé Evropy. Cílem bylo představit inovovanou metodiku výcviku a přezkoušení uchazečů o řidičské oprávnění. Účastníci kurzu měli možnost seznámit se s novými postupy a tipy. Tato nová metodika a sdílení zkušeností jsou důkazem našeho závazku neustále zlepšovat a inovovat metody výuky řízení. Věříme, že takto můžeme přispět k bezpečnějšímu silničnímu provozu pro všechny. Nové poznatky mohou účastníci v budoucnu předávat nejen svým studentům, ale i kolegům.



Tyto videa a další najdete na www.youtube.com/@asociaceautoskolcr

SKODA

Nový vůz k novému řidičskému průkazu



Pořídte si nový nebo zánovní vůz k novému řidičskému průkazu.

Úspěšným absolventům autoškoly, kteří získají řidičský průkaz od 1. 1. 2023 do 31. 12. 2024, poskytneme při koupi nového nebo prověřeného ojetého vozu bonus 10 000 Kč na nákup zimních pneumatik nebo jiného originálního příslušenství.

Zaregistrujte se pomocí formuláře na webu <https://laureta.skoda-auto.cz/autoskola>. Náš prodejní tým Vám poskytne podrobné informace a zpracuje nezávaznou nabídku na míru pro Vás.

Kombinovaná spotřeba a emise CO₂ vozu Karoq: 4,7–8,2 l/100 km, 124–187 g/km

Ilustrativní fotografie

Váš autorizovaný prodejce vozů Škoda:

LAURETA AUTO
Nádražní 307
293 01 Mladá Boleslav
Tel.: 326 722 718
www.laureta.cz



Inovace testových otázek pro žadatele o řidičské oprávnění

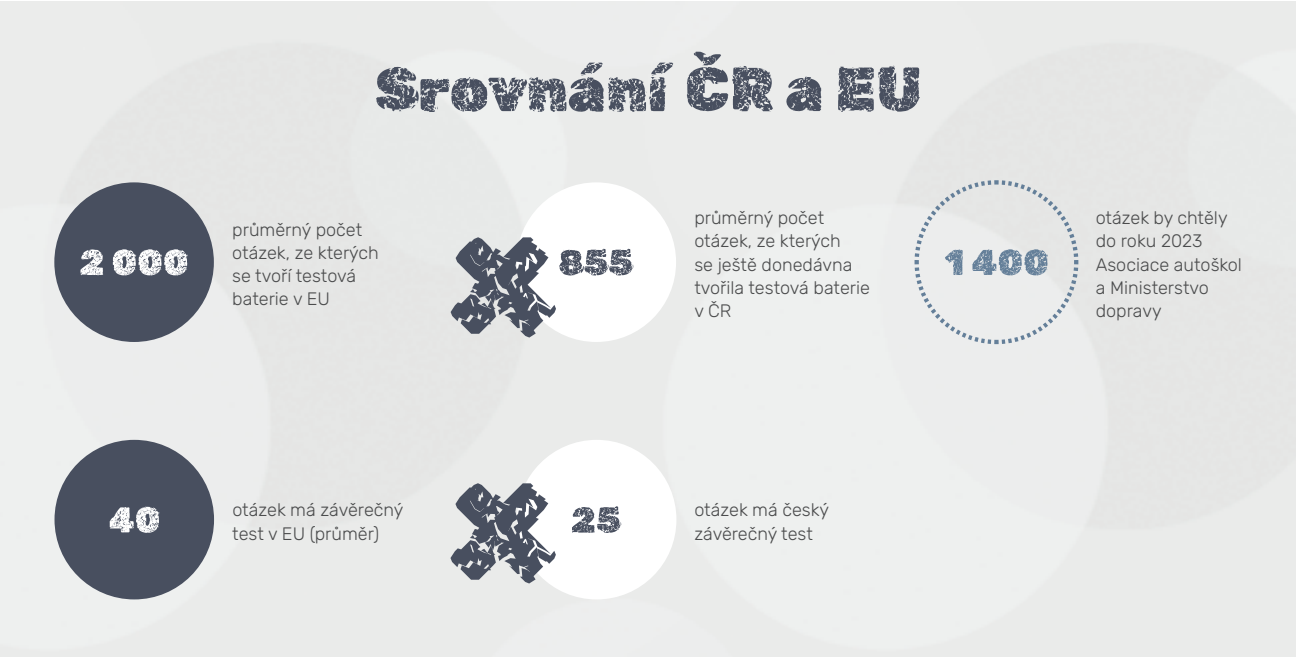
V rámci projektu „**Teoretická zkouška pro žadatele o řidičské oprávnění včetně posouzení schopností vnímat a předvídat riziko**“ připravujeme nový systém státní teoretické zkoušky pro řidiče. Naším záměrem je identifikovat způsoby, jak co nejefektivněji ověřovat znalosti budoucích řidičů u závěrečných zkoušek v autoškolách.

Teoretická zkouška bude obohacena o dynamické úlohy, které se blíží reálným situacím na silnicích, a dojde k redukci položek zaměřených na memorování. Jinými slovy, v testech se objeví místo statických obrázků i větší počet videí zachycujících rozličné riskantní situace, např. kolizi s tramvají či cyklistou, nepříznivé

klimatické podmínky apod. Řešení těchto situací nebude stanoveno jednoznačně, nýbrž uchazeč bude muset na základě svých schopností vnímat a předvídat riziko kriticky posuzovat situaci. V zahraničí tyto položky můžeme nalézt pod názvem „Hazard perception“ nebo „Hazard prediction“.

Náš tým se skládá z odborníků specializujících se na dopravu, včetně dopravních psychologů, instruktorů autoškol a odborníků na dopravu a bezpečnost. Zahrnuje experty z **Asociace autoškol České republiky, Ministerstva dopravy ČR, Katedry psychologie Univerzity Palackého v Olomouci a Nottingham Trent University ve Velké Británii.**

Výsledky projektu budou postupně zpřístupňovány ke konci roku 2023 a v průběhu roku 2024. Nakonci roku 2024 chceme díky tomuto projektu vytvořit komplexní návrh systému teoretické zkoušky pro testování žadatelů o řidičské oprávnění. Součástí tohoto návrhu bude také technické řešení pro Ministerstvo dopravy České republiky. Více informací a průběžné výstupy projektu můžete sledovat na webových stránkách www.nove-testy-autoskola.upol.cz.



Projekt č. CK03000009 „Teoretická zkouška pro žadatele o řidičské oprávnění včetně posouzení schopnosti vnímat a předvídat riziko“ je spolufinancován se státní podporou Technologické agentury ČR v rámci Programu Doprava 2020+.



Univerzita Palackého v Olomouci

Zajímavosti z www.autoskolsky-ombudsman.cz

Zde vám přinášíme výběr příspěvků z poradny Autoškolského ombudsmana. Je zajímavé, že i toto se pořád v našem oboru odehrává. Bohužel je takových příspěvků stále dost...

Dobrý den, dcera absolvovala dne 24. 5. 2023 úspěšně zkoušku z autoškoly. Ráda bych upozornila na chování instruktora autoškoly a také komisaře pana Švestky. Po ukončení zkoušky dostala od komisaře podepsat formulář s tím, že zkoušku neudělala. Poté se začala s instruktorem domlouvat na dalším postupu. Po chvíli jí bylo řečeno, že se má podívat na papír, který byl pod tím prvním a tam bylo napsáno, že zkoušku udělala. Ten první byl vypsaný rukou, ten druhý už na počítači. Poté se začali oba smát, jak ji dostali. Dcera se po příchodu domů zhroutila. Toto chování komisaře jako úřední osoby mi přijde nepřijatelné (prý není jediná, které to dělají). Já učím na gymnáziu a nemohu si dovolit u maturitní zkoušky někomu říct, že neprospěl a poté se bavit na jeho úkor a oznámit mu, že zkoušku udělal. Obecně dcera chodila domů z autoškoly ve stavu, kdy řekla, že pana instruktora Kyjovského nechce již nikdy vidět. Po celou dobu ji nazýval při udělených chybách hloupou, neschopnou, měl nemístné poznámky. Dcera neumí na tyto skutečnosti reagovat, neumí odpovídat stejnou notou a flirtovat s kdekým. Když nechtěla vynechat školu, tak byla dle instruktora vyčuraná, že chce odpolední termín. Nelíbí se mi také, že dělala rozvážkovou službu zkušebnímu komisaři, ten by dle mého měl být nestranný a ne využívat autoškolu jako taxi službu. Přijdu si zoufalá z toho, že někdo takto zneužívá svého postavení vůči jiným, jsem bezradná, že tito lidé jsou naprosto nepostižitelní. Mohlo by mi to být už jedno, protože dcera již řidičák získala, ale vadí mi, že budou ubližovat a užívat si moci nad jinými dál.

Děkuji za rady, jak postupovat.

Dobrý den, chtěl jsem se zeptat. Jezdím s učitelem, který je na mě velmi nepříjemný, působí na mě arogantně. Kdykoliv když se ho na něco zeptám začne mi nadávat, že jsem se to měl naučit sám. Kdykoliv udělám jakoukoliv malou chybu, jako že zpomalím na křižovatce, protože si nejsem jistý a chci se podívat, jestli mám volnou cestu, začne na mě křičet, jestli si z něho dělám prd*! a že vím ho-v*o o pravidlech. Mám odježděno 15 hodin a zaplacený 2/3 kurzu, který je velmi drahý. Nevím, jestli je možnost něco změnit?

Dobrý den, chtěla bych se poradit ohledně opravdu nechutné zkušenosti mé dcery se zkušebním komisařem při zkoušce. Dcera měla naplánovanou zkoušku, už to, že 2 hodiny čekala, než se komisař dostaví, mě dost překvapilo. Předpokládám, že má komisař dost praxe, aby si uměl zkoušky časově rozplánovat - pochopím zdržení v řádu minut, ale 2 hodiny? Dcera má krátké vlasy (chlapecký účes) než zkouška začala, neomaleně se do ní navážel, jestli si hraje na kluka atd. jako vážně? Jak si vůbec dovolí hodnotit zjev, na to přeci nemá vůbec právo!!! Samozřejmě ji tím velmi psychicky rozhodil, nejdřív dvě hodiny čeká, pak útoky na její osobu a nakonec zkoušku neudělala, byla tak nervózní, že chybu samozřejmě udělala. Na závěr jí sdělil, že neví, zda je tak nervózní nebo nešikovná, jestli by se na řízení neměla rovnou vykašlat. Chtěla bych vědět možnosti, co podniknout, ne-



hodláme to nechat být, chci stížnost/žalobu... prostě adekvátní potrestání komisaře, tohle je opravdu za čarou. Dcera bude zkoušku opakovat (doutám) a po úspěšném ukončení hodlám vše řešit. Děkuji za zpětnou vazbu

Může komisař 25 z 30 minut ze závěrečných jízd telefonovat a domlouvat další žáky? Absolutně se mi nevěnovat a říkat úkony na poslední chvíli? Mnohdy jsem i musel čekat na křižovatce, než mi řekl, co dále dělat.

Příspěvky tentokrát vybíraly Karolína Würzová a Tereza Zikmundová, stážistky AAČR.

Autoškolský ombudsman, to je:

Pomoc žákům autoškol
informujeme žáky o jejich právech souvisejících s výcvikem v autoškolě a řeší jejich stížnosti.

Mediace při řešení sporů
Vypracovává odborné právní posudky a přispívá k řešení sporů v autoškolství.

Pomoc autoškolám
Pomáhá autoškolám v uplatnění jejich práv vůči orgánům státní správy.

Legislativní podněty a vize
Shromažďujeme konkrétní podněty od autoškol na vylepšení legislativy.

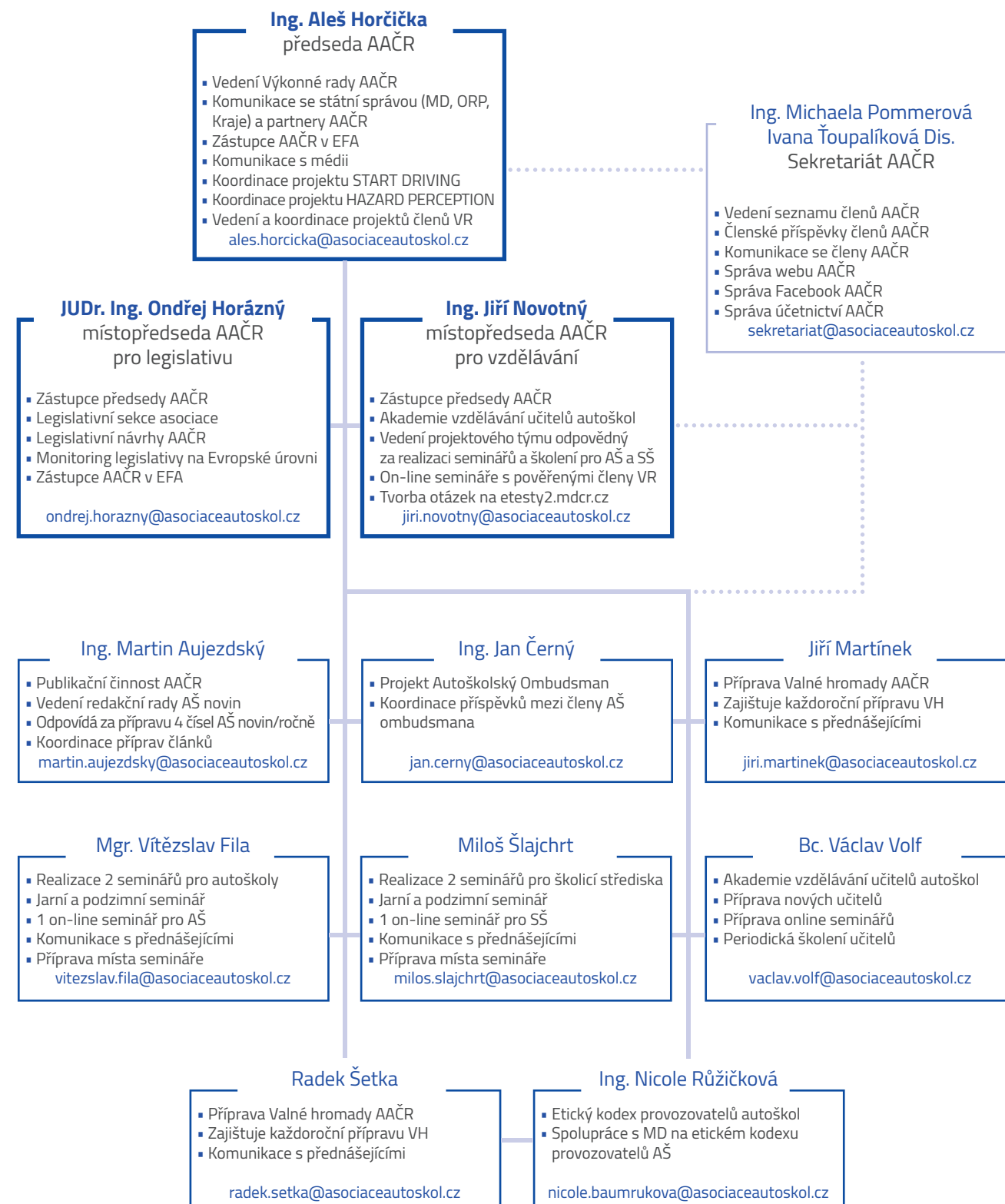
Výkonná rada AAČR

Valná hromada Asociace autoškol ČR dne 28. 1. 2021 rozhodla o novém složení Výkonné rady pro období 2021-2026. Výkonná rada se nově skládá z celkem 11 členů. Všichni čle-

nové Výkonné rady Asociace autoškol jsou majitelé a učitelé ve svých autoškolách a mají velký zájem na rozvoji celého českého vzdělávání řidičů. Vážení členové Asociace autoškol,

níže si můžete prohlédnout organizační strukturu Výkoné rady Asociace autoškol i s kontakty na jednotlivé členy včetně jejich kompetencí a úkolů. Každý člen Výkonné rady Asociace autoškol je zodpovědný za přidělené činnosti a dále se účastní všech jednání Výkonné rady AAČR.

Ing. Aleš Horčíčka



Nové výukové pomůcky z dílny Asociace autoškol ČR

Sada dopravního značení

Formát A2
990 Kč (10 ks)

Formát A3
690 Kč (10 ks)



Reflexní vesty



Unisex velikost
150 Kč

Reflexní náramky START DRIVING 2023

Rozměr 16 x 3 cm
25 Kč



Objednávky na servisni@asociaceautoskol.cz