

AUTOŠKOLSKÉ NOVINY

Odborný časopis zabývající se vzděláváním a zkoušením řidičů



Představujeme dvě nové učebnice pro žáky autoškol.

www.asociaceautoskol.cz

říjen | 2022

A ASOCIACE
AUTOŠKOL



Vážení členové AA ČR, vážení čtenáři,
jsme velmi rádi, že se Vám s pravidelností dostává do ru-
kou naše odborné periodikum.

Rok 2022 se přehoupl do své závěrečné části a je tedy
potřeba se ohlédnout za tím, co se nám doposud podařilo
a s jakými výsledky. Zároveň bychom Vám rádi připomněli
i naše další projekty.

V aktuálním čísle najdete zhodnocení projektu „Startdriving
2022“ a projektu „Učme se přežít“. Zdokonalovací kurzy
zaměřené na mladé řidiče a motoristy. Jsme také moc
rádi, že pod záštitou AA ČR jsme Vám schopni nabídnout
kvalitní výuku a výcvik pro přípravu nových lektorů/lektó-
rek autoškol, o kterém se v tomto čísle dozvíte více.

V tomto čísle se dále věnujeme i projektu „L17“ a řidičáku
na zkoušku, který připravuje Ministerstvo dopravy a my
tento krok velice vítáme. Je to krok správným směrem.
Seznámíme Vás s možnými variantami „L17“.
Jedním z dalších témat tohoto vydání je i ochrana práv
žadatelů o řidičské oprávnění a provozovatelů autoškol
k jednotlivým subjektům. Hrdě Vám též představíme
i nový web AA ČR, na kterém jsme dlouho pracovali a ne-
smíme zapomenout na pozvánku na každoroční VH AAČR,
která se bude konat v České Třebové 24. 11. 2022.

Toto redakční číslo je pro rok 2022 posledním. Dovolte mi
tedy Vám za celou VR AA ČR popřát, abyste rok 2022 uza-
věřeli co nejúspěšněji. Abyste si přes vánoční svátky odpo-
činuli a do nového roku vstoupili pravou nohou a aby rok
2022 přinesl hlavně zdraví nás všech.

Já si dovoluji mít ještě jedno přání týkající se našeho obo-
ru. Snažme se i nadále pracovat na tom, aby naše děti,
studenti, žadatelé o ŘO, potažmo my všichni jsme se na
našich silnicích cítili stále více bezpečněji a abychom po-
kračovali v kvalitnějším vzdělávání řidičů v České republice
tak, aby naše snaha byla minimálně srovnatelná se zá-
padní Evropou, Německem, či Rakouskem, což je pro mě
osobně velké přání a závazek. K tomu potřebujeme silnou
a novou legislativu a vůli nás všech provozovatelů auto-
škol řidiče připravovat co nejsvědomitěji a nejkvalitněji.

Budeme se těšit v roce 2023 u dalšího vydání Autoškol-
ských novin.

Ing. Nicole Růžicková
členka Výkonné rady AAČR

V tomto čísle Autoškolských novin najdete:

- 4 Staňte se členem AAČR
- 5 Učitelské kurzy AAČR
- 6 Pozvánka na Valnou hromadu AAČR 2022
- 7 Nabídka palivových karet pro členy Asociace autoškol ČR
- 8 Nový web Asociace Autoškol
- 9 Nové učebnice Asociace autoškol 2023
- 10 START DRIVING - rekapitulace projektu 2022
- 11 UČME SE PŘEŽÍT - rekapitulace projektu 2022
- 12 START DRIVING - očima přednášejícího policisty Služby dopravní policie
- 15 Zranitelní a neviditelní...
- 18 Ministerstvo dopravy představuje L17 a řidičák na zkoušku
- 20 Metodické doporučení Ministerstva dopravy v souvislosti se situací na Ukrajině
- 22 Metodické doporučení Ministerstva dopravy ke schválení výcvikového vozidla skupiny C
- 23 Nová fabia IV. do autoškol v roce 2022 / 2023
- 24 Stanovisko vojenská policie
- 26 Novinky z EFA
- 28 Road Safety Charter Awards
- 29 EDC Road safety Education Conference Abu Dhabi
- 30 Problematika přímé účinnosti směrnice s ohledem na motocykl A2
- 32 Nevidomí a slabozrací chodci při přecházení pozemní komunikace
- 34 Švédsko má nejnižší počet úrazů dětí při autonehodách
- 36 Sociální sítě jako nástroj pro hledání nových žáků
- 37 Sociální sítě pro autoškoly Pořádáme online workshopy
- 38 L 17 aneb řidičem od 17 let
- 40 Bezpečně přes železniční přejezdy
- 42 Roční vyhodnocení úspěšnosti nových testových otázek
- 46 Nové otázky do systému eTesty 2022
- 54 Zajímavosti z www.autoskolsky-ombudsman.cz
- 55 Výkonná rada AAČR

Staňte se členem AAČR

Asociace autoškol rozšiřuje členskou základnu.

Intenzivní práce VR AAČR v době pandemie přesvědčila dalších 20 autoškol o tom, že být členem AAČR má smysl. V letošním roce máme rekordní nárůst členské základny. Doufáme, že tento trend si udržíme nadále.

Stále nejste členem AAČR?

Váháte? Nevíte k čemu je to dobré? Proč být členem AAČR

- 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 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
- Přípravuje studijní materiály pro žáky autoškol
- Pořádá semináře pro učitele autoškol



V příloze Vám zasílám přihlášku za řádného člena Asociace autoškol. Neváhejte a přidejte se mezi nás!

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

AAČR v číslech

Počet členů AAČR 2021-2022:

cca **199** 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 **270** registrací k provozování autoškoly (na různých ORP)

Počet učitelů zaměstnaných u členů:

cca **1260** zaměstnanců u členů Asociace autoškol vykonávající práci učitele

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

cca **39 000** žadatelů o řidičské oprávnění naučí členové AAČR

Učitel/ka autoškoly

Odborný kurz pořádaný Akademií vzdělávání učitelů Asociace autoškol ČR



Aktuálně připravujeme kurzy v lokacích:

Praha

Liberecký kraj

Pardubický kraj

Kraj Vysočina

Jihočeský kraj

v ostatních krajích individuálně po objednání na akademie@asociaceautoskol.cz

1

NA TEORII

Veškerá teorie na
učebně doplněná
praktickými ukázkami

2

NA PRAXI

Učení v praxi pod
dohledem zkušených
lektorů

3

DO AUTOŠKOLY

Připravíme Vás pro
práci v nejlepších
autoškolách



Kvalitní lektorský sbor

Učit Vás budou
přední odborníci
z oboru jednotlivých
předmětů výuky.



Učební materiály

Učební materiály
v tištěné i elektronické
podobě pro Vás
zdarma.



Praxe

Vysoký počet hodin
následů při výuce
a výcviku skutečných
žáků autoškoly.

Podzim 2022 - zahájení nových kurzů!

Své nové učitele objednávejte na akademie@asociaceautoskol.cz

POZVÁNKA

na Valnou hromadu AAČR 2022 spojenou s odborným seminářem

**Ministerstvo dopravy představuje plánované znění
novely zákona č. 361/2000 Sb.**



čtvrtek 24. 11. 2022

sál Restaurace Na Horách, Hory 351, Česká Třebová

Prezence účastníků: 8.15 | Začátek: 9.00 | Předpokládaný konec: 14.00, následuje oběd

Valná hromada je určena nejen pro členy AAČR. Velmi rádi zde uvítáme i zástupce autoškol a školicích středisek, které nejsou členy spolku. Rádi se také sejdeme se všemi, kterým není osud autoškol lhostejný.

Ing. Milan Janda nás seznámí se všemi aktuálními záměry Ministerstva dopravy:

- plánované znění novely zákona 361/2000 Sb.
- L17
- Řidičský průkaz na zkoušku
- Využití statistických výsledků zkoušek ke zlepšení přípravy žadatelů o řidičské oprávnění.

Těšíme se na vaši účast

Výkonná rada AAČR, z.s.

Přihlašovat se můžete v tomto odkazu:

https://aacr.nas-spolek.cz/akce_prihlaska.php?id=137

**A S O C I A C E
AUTOŠKOL**



Ministerstvo dopravy

Nabídka palivových karet pro členy Asociace autoškol ČR



Aktuální prudký nárůst cen PHM přináší velký problém v raketovém růstu nákladů provozovatelů všech autoškol v ČR. Vzhledem k velké členské základně Asociace autoškol a tedy i velkému množství tankova-

ných PHM se snažíme vyjednat zvýhodněné cenové podmínky. Asociace autoškol ČR ve spolupráci se společností SHELL připravuje speciální nabídku pohonných hmot a dalších služeb. Pokud máte zájem připojit

se k této akci, tak se registrujte na https://aacr.nas-spolek.cz/admin_akce_detail.php?id=136 nebo na sekretariat@asociaceautoskol.cz

Rozhodná cena	PHM	Cena v Kč/l bez DPH	Výše slevy z rozhodné ceny v Kč bez DPH za litr	Cena pro Vás v Kč/l bez DPH	PHM odebrány
vyhlašovaná cena	Fuel Save Diesel	38,00	1,80	36,20	na všech ČS Shell v ČR
vyhlašovaná cena	FuelSave Natural	40,50	1,90	38,60	na všech ČS Shell v ČR
vyhlašovaná cena	V-Power Diesel	40,50	1,80	38,70	na všech ČS Shell v ČR
vyhlašovaná cena	V-Power Natural	42,40	1,80	40,60	na všech ČS Shell v ČR
vyhlašovaná cena	V-Power Racing 100	44,10	1,80	42,30	na všech ČS Shell v ČR
NEBO					
stojanová cena	Fuel Save Diesel		1,50		na všech ČS Shell v ČR
stojanová cena	FuelSave Natural		1,00		na všech ČS Shell v ČR
stojanová cena	V-Power Diesel		1,50		na všech ČS Shell v ČR
stojanová cena	V-Power Natural		1,50		na všech ČS Shell v ČR
stojanová cena	V-Power Racing 100		1,50		na všech ČS Shell v ČR

Modelová tabulka cen po poslední květnový týden roku 2022

SLEVY NA OSTATNÍ PRODUKTY A SLUŽBY

- Voda do ostřikovačů 10%
- Mycí linka 15%

A
ASOCIACE
AUTOŠKOL



Nový web Asociace Autoškol

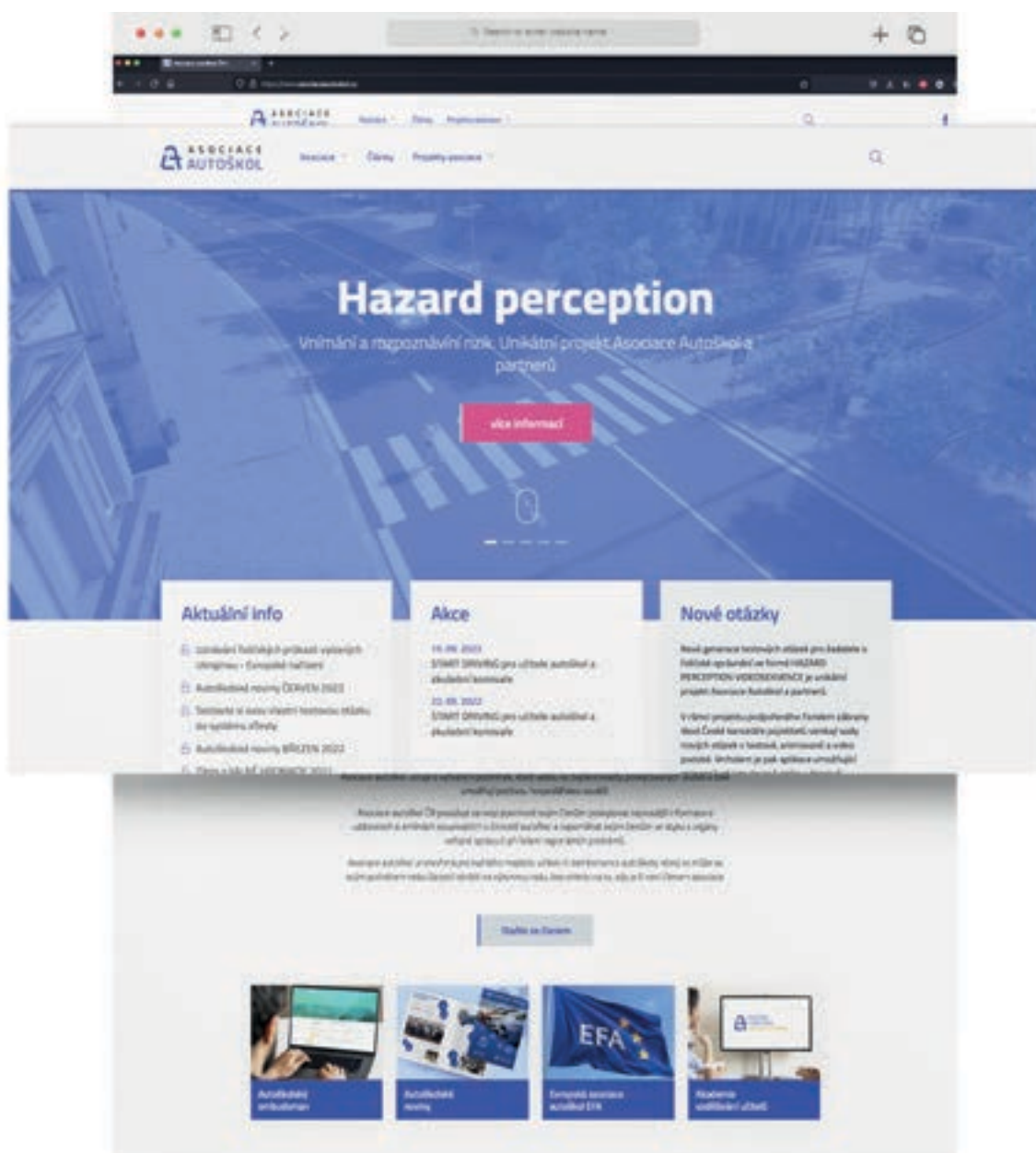
I když nám to trvalo trochu déle, než jsme čekali, spustili jsme v září nový web Asociace autoškol ČR. Přec jen je těch projektů v letošním roce hodně a web neměl deadline, tak jako ostatní projekty. Nakonec jsme se dočkali a věříme, že se moderní design nejen bude líbit, ale jeho struktura pro vás bude i přehledná. Nový web bude

postupně doplňovat o nové a případně jiné potřebné informace. Pokud byste tedy něco postrádali, pak neváhejte s podněty a napište nám na sekretariat@asociaceautoskol.cz.

Web nám umožňuje jednu zásadní novinku a tou je uzamykání článku. Do této sekce a jeho obsahu budou

mít přístup pouze členové asociace. Informace jsou přeci jen nejcennější. Kromě všech projektů, Autoškolských novin, článků z EFA se také můžete rovnou přihlásit na následující konané akce.

Ing. Jiří Novotný
místopředseda AAČR



www.asociaceautoskol.cz

Nové učebnice Asociace autoškol 2023

Asociace autoškol ČR ve spolupráci s nakladatelstvím Grada připravuje 2 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 ři-

dičského průkazku 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 absolvování 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



Již v prosinci 2022 bude možné knihy objednávat.

Každý člen Asociace autoškol obdrží výtisk od každého kusu **ZDARMA**.

Plánujeme zvýhodněné ceny pro členy Asociace autoškol a výrazné množstevní slevy.

START DRIVING

PROJEKT ASOCIACE AUTOŠKOL ČR

REKAPITULACE PROJEKTU 2022

Tento rok se povedlo uskutečnit díky finanční podpoře z Fondu zábrany škod České kanceláře pojistitelů 66 kurzů. Počet účastníků kurzů v roce 2022 dosahuje 2000 mladých řidičů. Asi největším úspěchem kurzů Startdriving je, že se daří propojovat Ministerstvo dopravy České republiky včetně se zástity ministra dopravy, Policii ČR, zkušební komisaře, Asociaci center pro zdokonalovací výcvik řidičů, Asociaci dopravních psychologů, Platformu Víze 0, Besip, Tým silniční bezpečnosti, GesNet, Škodu Auto, Asociaci autoškol, učitele autoškol a nově se do kurzů zapojují i rodiče mladých řidičů.

Startdrivingu se tento rok mohou jako doprovod zúčastnit i rodiče. Jsou to ro-

diče, kteří jsou zodpovědní a mají zájem o bezpečnost svých dětí v silničním provozu. Jsou to také rodiče, kteří mají chuť se i sami zlepšovat a dozvědět se novinky týkající se silničního provozu. Často sami rodiče přiznávají, že důvodem proč jejich dítě dělá určité přestupky, je jejich vlastní chyba. Protože tento zlovyk sami své děti naučili. Někdy také přiznávají, že vůbec netušili, že učí své děti něco špatně.

Po skončení evaluačních jízd nejčastěji upozorňují učitelé na špatné držení volantu, na nedodržování bezpečného odstupu při zastavení vozidla v koloně nebo nedodržování bezpečného odstupu při jízdě, často také překračování nejvyšší dovolené rychlosti. Významnou roli v prokázá-

ných dovednostech hraje také doba, po kterou jsou účastníci kurzů držiteli řidičského průkazu.

Někdy se učitelé po skončení evaluačních jízd shodují, že by raději přejmenovali tyto jízdy na „Evakuační“. Je to v případě, že na kurz dorazí mladí řidiči z určitého regionu republiky. Řidiči z tohoto regionu často mají zažitě podobné zlovyky, řídí nebezpečně, jejich jízda není předvídatelná a nezdávají základní úkony řízení a parkování. Přesto jsou vlastníky řidičského průkazu už několik měsíců nebo let. Je štěstí a náhoda, že tito řidiči ještě nezpůsobili dopravní nehodu.

Radek Šetka
člen Výkonné rady AAČR

Bezplatné kurzy na zvýšení kvalifikace mladých začínajících řidičů 18–24 let, mentorů mladých začínajících řidičů, učitelů autoškol a zkušebních komisařů.

Registrace na www.startdriving.cz

ZDARMA



UČME SE PŘEŽÍT

REKAPITULACE PROJEKTU 2022

Motorkářská sezóna nám pomalu končí a my máme za sebou 8 kurzů pro učitele autoškol, zkušební komisaře a instruktory motoškol. Kurzy „Učme se přežít“ byly uspořádány na polygonech center bezpečné jízdy v Mostě, Sosnové, Hradci Králové, Vysokém Mýtě, Ostravě, Trinci, Jihlavě a Příbrami. Akce probíhala vždy od pátku do neděle a právě pátky byly vyčleněny pro autoškolní segment.

Program se více než na samotný trénink zabíral metodami výcviku, výměnou názorů a postupu při výuce a samotných závěrečných zkouškách. Speciálně zaměřenými kurzy prošlo téměř 150 osob. Z čehož bylo 99 učitelů a instruktorů a 49 zkušebních komisařů. Máme velkou radost, že se nám podařilo vytvořit akci, na které dochází ke setkávání těchto dvou světů. Hlavním cílem těchto kurzů je zvýšení

standardů jízdních dovedností žadatelů o řidičské oprávnění a zároveň sjednocení závěrečných zkoušek po celé České Republice.

Předešlý ročník metodiku výcviku doplnila část zaměřena na pohybovou přípravu žadatele, tedy zvlášť zaměřenou na rovnováhu a stabilitu. Během letošní sezóny se pracovalo na doplnění o enduro a závěrečné zkoušky v autoškolách. K této problematice sice již metodika od ministerstva dopravy existuje, chtěli jsme ji však doplnit o užitečné informace a poznatky z praxe. V současné chvíli se zpracovává její grafika a vy se můžete těšit na nový materiál

Praktické bloky ježdění byly umožněny absolvovat i účastníkům bez motocyklu, díky zajištění testovacích motocyklů od CF MOTO. Teoretickou část ke sjednocení postupu u závěrečných zkoušek zajistila přítomnost Ing. Mi-

lana Fialy, děkujeme. Zvláštní poděkování pak připadá Jirkovi Hejníkovi a jeho náčiní, které nám vždy připomene, že je ještě hodně co trénovat.

Na akcích samotných bylo zajímavé, jak v kterém kraji byl různý poměr učitelů vs. komisařů. Obvykle je to vyšší počet učitelů, ale na několika polygonech nás komisaři převládali. Pokud nám fond dá, pak se zase v příštím roce můžete těšit na tým instruktorů Učme se přežít na všech jmenovaných polygonech a navíc i v Písku. No a vy co jste akci nestihli, třeba se potkáme na biku ještě v této sezóně, a když ne, pak na kurzu v té následující.

Ing. Jiří Novotný
hlavní instruktor Týmu
silniční bezpečnosti

Kurzu se můžete zúčastnit i bez motocyklu, který vám na kurzu zapůjčíme, nebo v roli pozorovatele, abychom sjednotili pohled na moderní způsob výcviku motocyklistů.

Registrace na www.ucmeseprezit.cz

ZDARMA

START DRIVING

oči přednášejícího policisty Služby dopravní policie



START DRIVING – v české kotlině je víceletý projekt následného průběžného a dobrovolného vzdělávání mladých začínajících řidičů tolik potřebný. Projekt je díky financování Fondem zábrany škod pro všechny účastníky zdarma a primárně cílí na rizikovou skupinu čerstvých držitelů řidičského oprávnění pro skupinu B do 24 let věku. Mladí řidiči mají dlouhodobě velký zájem o účast na tomto projektu. Projekt se také zaměřuje na vzdělávání učitelů autoškol a zkušebních komisařů. Sekundárně se k rizikové skupině mladých řidičů připojilo také souběžné fakultativní vzdělávání rodičů mladých řidičů, přičemž jejich vzdělávání probíhá v kurzu společně (rodič + potomek). Podíl rodičů v kurzech postupně narůstá a ukazuje se, že rodičům velmi záleží na tom, aby jejich potomci v reálném provozu řídili motorové vozidlo bezpečně, chovali se v provozu ohleduplně, ukázněně a v souladu s pravidly silničního provozu. Díky svému vzdělávání se poté v silničním provozu nepochybně stávají odpovědnějšími řidiči a jsou tak v provozu menším rizikem pro sebe i pro ostatní účastníky silničního provozu.

Projekt chápu jako cibulku tulipánu, která má potenciál vykvést do krásy a odstartovat větší soubor změn vedoucích k evoluci českého autoškolství a ke snižování počtu vážných dopravních nehod. Přece jen jsou mladí řidiči z mnoha důvodů rizikovou skupinou řidičů. Je jen škoda, že se tohoto projektu může zúčastnit pouze omezené množství mladých začínajících řidičů.

Projekt se koná na stávajících polygonech v České republice, které se svým zázemím fungují jakožto školicí centra. Seznam termínů s možností přihlášení k účasti na kurzu je dlouhodobě uveden na adrese www.startdriving.cz

Mladí řidiči tedy díky sérii odborných přednášek, vedených diskuzí a praktickému výcviku získají spoustu užitečných znalostí i dovedností, a já věřím, že se tak stávají o trochu lepšími řidiči.

stresu. V tom chápu jeden z hlavních účelů svého vstupu. V krátkosti účastníkům kurzu představím službu dopravní policie se zaměřením na část její činnosti spočívající v dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu. Povíme si, jaké druhy dohledu vlastně policie vykonává, nahlédneme trochu pod pokličku práva, když si vysvětlíme několik důležitých elementárních právních pojmů ze zákona o silničním provozu a ze zákona o Policii ČR. Názorně si projdeme různé dru-



Mým úkolem je během jedné vyučovací hodiny představit problematiku zastavování vozidel (silniční kontrola Policií ČR) a osvěžit znalosti pokynů policisty při řízení provozu. Pokyny policisty sice čerství řidiči nedávno probírali v autoškolě, ale často si rovnou ověříme, že znalosti jsou u mnoha řidičů mizivé. Díky podrobnému rozboru silniční kontroly s názornými video ukázkami řidiči ztratí určitou část zbytečných obav z policejní kontroly. Prostě budou pak už vědět, jak taková silniční kontrola probíhá, a poznají, že není důvod ke

hy stanovené služební ústroje policisty, včetně způsobů prokazování příslušnosti k Policii ČR, což dle zákona přímo souvisí s oprávněním zastavovat vozidla. Dále si představíme různé typy vozidel, které Policie ČR využívá v rámci dohledu, zaměříme se na zvláštní barevné provedení vozidel Policie ČR i na policejní vozidla v takzvaném skrytém provedení. Probereme majáky modré a modro-červené barvy vozidel IZS včetně všech zákonných způsobů zastavení vozidla. Prezentuji také některé technické



prostředky využívané při silničních kontrolách. Prodiskutujeme řidičem při silniční kontrole předkládané doklady potřebné k řízení a provozu motorového vozidla. Pro účastníky jsem připravil názorná videa pokynů policisty, způsobů zastavení vozidla i celou silniční kontrolu. Jak víte, video vydá za tisíc slov. Dobrovolníci si také vyzkouší reálné odborné měření dechovým analyzátozem alkoholu přístrojem Dräger a mohou se nechat otestovat i na jiné návykové látky jednorázovým testem DrugWipe. V životě nemáte moc příležitostí vyzkoušet si takové věci nanečisto, v klidu, v bezpečném prostředí.

Účastníky kurzu vždy vyzývám k vzájemné diskuzi a vybízím je k dotazům. Vždyť kde jinde budou mít v životě příležitost pohovořit s dopravním policistou a dotázat se na spoustu nejasností? Mám totiž zkušenost, že čím více se ptají, tím víc si z kurzu odnesou a tím více je kurz baví. Navíc žádná otázka ani odpověď není špatná, jelikož i nesprávná odpověď nás po vysvětlení vědomostně posouvá dál. Navíc jsem zjistil, že se obohacujeme navzájem. Účastníky kurzu často zajímá, co se stane, pokud zastaví vozidlo na nevhodném místě, zda na něm bude zahájena silniční kontrola. Zajímají se také o způsoby násil-

ného zastavení vozidla s použitím zákonných donucovacích prostředků, to by však vydalo na samostatnou prezentaci, z časových důvodů se této problematice v kurzu nelze více věnovat. Asi nejvíce dotazů v kurzu je k problematice alkoholu a jiných návykových látek (proces odhalování policií, odbourávání v krvi, právní pozadí, povinnost dechové zkoušky u každé silniční kontroly, povinnost podrobit se, testy, orientační vyšetření vs. odborné



měření, zajímá je přesnost přístroje Dräger a testu DrugWipe). Další dotazy se týkají povinného poutání bezpečnostními pásy (diagnózy u lékařského potvrzení nemožnosti se připoutat, poutání gravidních žen, pravděpodobnost přežití vážné dopravní nehody pokud se pásem nepřipoutají), zajímají se o moderní techniku i postupy policie (vozidla, lidary, radary, policejní rám, Dräger, DrugWipe, zastavovací pásy).

Rozhodně mi nestačí v kurzu vyčleněných 45 minut, několikrát se stalo, že mě účastníci kurzu ani nechtěli pustit a časově pak bohužel zasahují do dalšího programu.

Podobné je to i u kurzu pro učitele autoškol a zkušební komisaře. Rozdíl je samozřejmě v tématech, která danou skupinu zajímají a která se z pochopitelných důvodů liší od kurzu pro mladé začínající řidiče. U kurzu pro učitele autoškol a zkušební komisaře je přednáška zaměřena na představení služby dopravní policie a také na problémy s mladými začínajícími řidiči z pohledu služby dopravní policie. Je ovšem pravdou, že k těmto tématům se často vůbec nedostaneme. Je totiž velké množství dalších zajímavých témat, která jsou probírána přednostně, a jedná se často spíše o diskuze, které jsou podle mého zajímavější a přínosnější, než pouhá jednostranná přednáška na předem dané téma. Velmi často tato diskuze navazuje na předchozí přednášku minister-

stva dopravy. Je tak možné diskutovat pohled služby dopravní policie na přednesená témata, vyjasnit si případné dopady, apod. Zároveň je možné probrat i různé dopravní situace a jejich řešení. Jsou totiž situace, které jsou komplikované a na některých nepanuje ani shoda z řad odborné veřejnosti. Je pak velmi zajímavé z pohledu služby dopravní policie slyšet, jak tu kterou situaci vidí a řeší například učitele autoškol při

výcviku žadatelů o řidičské oprávnění a jaký názor mají na danou situaci třeba právě zkušební komisaři. Tyto poznatky pak mohou být zohledněny například v nových testových

faktory. Mezi mladými začínajícími řidiči jsou řidiči, kteří mají sklony k porušování určitých ustanovení zákona přesto, že vědí, jak by se měli správně chovat. Mezi typické porušení zákona

ovlivnit bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích. I proto policie podporuje tzv. LB-17, tedy možnost řídit motorová vozidla s řidičským oprávněním pro skupinu vozidel B již od 17 let, byť za předem stanovených podmínek a s mentorem. Cílem je, aby mladým řidičům, kteří půjdou cestou LB-17, mentor předal co nejvíce zkušeností, naučil je pohybovat se bezpečně a plynule v provozu na pozemních komunikacích a také řešit i ty situace, se kterými se doposud nesetkal. Samozřejmě je potřeba, aby se jednalo o zodpovědného mentora (rodiče) s odpovídajícími znalostmi předpisů, defenzivního stylu jízdy, který je schopen správně řešit situace v provozu na pozemních komunikacích.



otázkách, aby se všichni žadatelé o řidičské oprávnění s nimi seznámili a uměli konkrétní situace správně řešit. Tím, že jsou nové testové otázky rovněž zveřejňovány a medializovány, tak mají dosah i mezi stávajícími řidiči, kteří si mohou svou paměť osvěžit, nebo přijít na své mezery. Tím se mohou do budoucna vyvarovat případných problémů, pokud se dostanou do těchto situací. Z diskuzí může rovněž vzejít poznatek k nějakému nedostatku v zákoně nebo vyhlášce, který je možné následně novelou napravit.

Pokud to čas a kapacita umožní, je možné se zúčastnit i praktických evaluačních jízd mladých začínajících řidičů. Toto jsem také několikrát učinil a jsou to velmi cenné zkušenosti. Tyto se mohou promítnout i do případných návrhů na změnu zákona nebo při připomínkování předložených návrhů na změnu zákona. Velmi často přes počáteční nervozitu mladý začínající řidič po pár desítkách metrů zapomíná na mou přítomnost ve vozidle. Jsou poměrně velké rozdíly v jízdách jednotlivých mladých řidičů. Rozdíly jsou jak ve znalostech předpisů, tak v ovládání vozidla. Ne vždy to jsou jen tyto dva

o silničním provozu patří překročení nejvyšší dovolené rychlosti, nezastavení na „stopce“, nepoužívání nebo špatné používání znamení o změně směru jízdy, apod. Rozdíly jsou samozřejmě i v tom, jak dlouhý čas uplynul od zkoušek odborné způsobilosti (získání řidičského oprávnění) a zda pravidelně řídí motorová vozidla v silničním provozu. Co je potřeba dlouhodobě vštěpovat mladým začínajícím řidičům, je defenzivní způsob jízdy a čitelnost jejich chování v provozu. To bylo při jízdách velmi znát u těch, kteří po získání řidičského oprávnění jezdí pravidelně s rodiči. V případech, kdy je rodič znalý předpisů a schopen předat získané zkušenosti, které povedou k bezpečné a plynulé jízdě mladého začínajícího řidiče, pak je to věc, která pozitivně ovlivní provoz na pozemních komunikacích. A s tímto jevem jsem se i v několika případech evaluačních jízd setkal. U těchto řidičů se při závěrečném hodnocení jednalo zpravidla o drobná doporučení. Jak jsem se pak z následných reakcí dozvěděl, tak se většinou jednalo o stejná doporučení, jako jim dávali rodiče. A to jsou právě ti zodpovědní rodiče, kteří mohou pomoci pozitivně

Projekt START DRIVING z pozice policisty, který se jej aktivně, osobně a dlouhodobě účastní, vnímám velmi pozitivně. Je pouze škoda, že se tohoto projektu nemůže z kapacitních důvodů zúčastnit mnohem více mladých začínajících řidičů. Toto je podle mne způsob, jak významně pozitivně ovlivnit další vývoj mladých začínajících řidičů a také pochopitelně jejich následný vliv na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích.

kpt. Ing. Pavel FIALA
Ředitelství služby dopravní policie



Zranitelní a neviditelní...



Motorkáři jsou nadšenci, vyznavači jedné stopy, milovníci bílých čar, srdcaři! Ale také jedni z nejzranitelnějších účastníků silničního provozu. A že jich není na našich silnicích málo. V České republice je registrováno přes milion motocyklů. To má samozřejmě dopad na bezpečnost silničního provozu v České republice.

Motorkáři mají také zcela jiné podmínky pro jízdu než řidiči motorového vozidla. Nechrání je žádné plechy a prvky pasivní bezpečnosti jako řidiče v autě. Nezřídka jsou sami neukáznění, přeceňují svoje schopnosti nebo neovládají správně svůj stroj. Můžou být však také přehlédnutí, ale i nerespektování ostatními účastníky silničního provozu. Nemohou proto v žádném případě spoléhat na to, že jsou dobrými řidiči dvoustopých vozidel, ani na ohleduplnost ostatních. Motorka se při jízdě, jízdách manévrech i brzdění chová jinak než auto a o to více musí předvídat dopravní situace, které pro ně mohou být nebezpečné až smrtelné. Každý biker by měl mít na paměti, že je odkázán pouze sám na sebe a na své jezdecké zkušenosti a že úspěšné získání řidičského oprávnění na motocykl není patentem na rozum, um a už vůbec deklarovanou zárukou nesmrtelnosti. Zkušenosti se nedají zkrátka nasbírat jinak, než opakováním základů bezpečné jízdy, tréninkem, neustálým zdokonalováním se v řidičských dovednostech a v řešení krizových situací. Důležitá je jak jízda v běžném silničním provozu, tak i sžívání se s motocyklem v bezpečném prostoru na odlehlých plochách nebo výcvikových polygonech. Ideální variantou samozřejmě je, když začátečníkovi může poradit

někdo zkušený, kdo rozpozná špatný návyk a poradí co s tím. A i přestože se neustále vyvíjí technika a technologie, které přispívají k ochraně jezdců na motocyklu, zajišťují motocyklistům větší komfort a bezpečí, stále tou největší ochranou před kolizními situacemi zůstávají jezdecké dovednosti a zkušenosti. Motocyklisté zaviní ročně sami průměrně 60% dopravních nehod, kde evidujeme jejich účast. Motivování všech řidičů motocyklů k neustálému sebevzdělávání by proto mohlo znamenat přínos pro jejich bezpečnost na silnicích.

Proto se v České republice spustil projekt, který znamenal komplexní přístup v problematice bezpečnos-

vzdělávání a zdokonalování řidičů motocyklů na začátku i v průběhu motorkářské sezóny na polygonech. Přičemž primárně vždy jde o snížení následků a počtu dopravních nehod motorkářů a zároveň o osvětu všech účastníků silničního provozu, aby zdokonalování se v řidičských dovednostech považovali za aktivní prvek vlastní bezpečnosti. To vše by však nikdy nevzniklo bez spolupráce s Asociací center pro zdokonalovací výcvik řidičů Autoklubu České republiky. Projekt prvně odstartoval 22. dubna 2018 na polygonu ve Vysokém Mýtě. Do realizace samotného projektu se zapojila v roce 2018 i ve druhém ročníku 2019 všechna výcviková centra v České republice,



ti silničního provozu u zranitelných účastníků – motorkářů. Tehdejší ředitel služby dopravní policie Tomáš Lerch inicioval v roce 2018 vznik projektu „Začněme spolu aneb kolama dolů“. Záměrem projektu bylo, je a i do budoucna zůstává neformální oslovení motorkářů, realizace společné vyjíždky s dopravními policisty s cílem prezentace nových bezpečnostních prvků motorkářům a zprostředkování praktického

kteřá se zabývají výukou bezpečné jízdy. Aktivní účastníci jízdy v roce 2018 obdrželi před začátkem jízdy reflexní šle, které přispívají ke zvýšení viditelnosti v silničním provozu. V roce 2019 byly šle doplněny i samolepkou s logem projektu. Počty účastníků projektu „Začněme spolu aneb kolama dolů“ postupně přibývaly. Společných jízd a ukázek výcviku se každoročně účastnilo přes 3500 motorkářů. Pak ale při-



šla pandemie a rušení hromadných akcí. V kovidové roky se osvěta motorkářů přetransformovala do online výukových videí, která jsou umístěna na YouTube kanále Policie ČR a pravidelně jsou komunikována přes sociální sítě.

V letošním ročníku jsme se potkali opět reálně kolama dolů na společných vyjíždkách. Současný ředitel služby dopravní policie Jiří Zlý obnovil projekt po kovidové pauze a propojil ho s projektem „Učme se přežít!“. Se záměrem společnou jízdu s Policií ČR dovézt bikery opět na polygony a předvést jim prvky bezpečné jízdy a řešení krizových situací v provozu. Následně je zapojit do reálných výcviků, které se právě realizují v rámci projektu „Učme se přežít“.

Průběh jednotlivých akcí projektu je od prvopočátku stejný. Výjezd motorkářů probíhá organizovaně z předem určeného místa za doprovodu dopravních policistů na motocy-

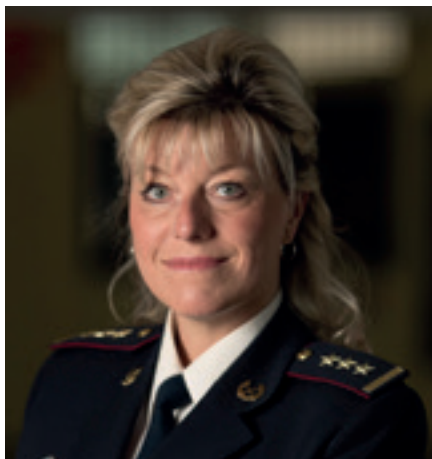
klech. Společná jízda na stanovené trase v rozsahu cca 80 až 90 km trvá přibližně 2 hodiny. Po dojetí do výcvikového centra se účastníci jízdy zapojují do připraveného programu. V rámci areálu výcvikového centra probíhají ukázky výcviku bezpečné jízdy i aktivní trénink bezpečné jízdy pro jednotlivce. Součástí programu je i prezentace všech možností polygonu tak, aby si sami motorkáři vybírali, které prvky a kurzy si chtějí vyzkoušet a ke kurzům bezpečné jízdy se sami opakovaně vraceli. Projekt má pozitivní ohlas veřejnosti. Samotní účastníci se již v zimních měsících dotazovali na spuštění dalšího ročníku. Informace k projektu i zpravodajství o průběhu vyjížděk jsou pravidelně zveřejňovány na webových stránkách a sociálních profilech Policie ČR.

Projekt má dopad na významnou část aktivních účastníků silničního provozu – řidičů. Společné vyjíždky poptávají nedočkaví účastníci řadu

let. Mimo konkrétní realizované akce tato forma osvěty a prevence vybízí k vzájemné ohleduplnosti mezi všemi účastníky silničního provozu, k akceptování se na pozemních komunikacích a také k uvědomování si vlastní zranitelnosti. Akce prezentuje nejen činnost Policie ČR. Zároveň poukazuje na skutečnost, že se policisté snaží jít příkladem ostatním motorkářům třeba i tím, že ukazují bezpečnostní prvky používané policisty jako airbagové vesty, kvalitní přilby a vybavení, které je v současné době pro členy policejního mototýmu samozřejmostí.

Původní projekt „Začněme spolu aneb kolama dolů“ nyní s novým názvem „Kolama dolů – Učme se přežít“ je díky své praktické realizaci velmi atraktivní. Plánovitě zapojuje do realizace fanoušky motorismu, kterým není lhostejná jejich bezpečnost. Atraktivita projektu pomáhá k jeho šíření mezi motorkáři a z ohlasů účastníků a zpětných vazeb vyplývá, že motorkáři se chtějí ze svých cest vracet bez nehody a tudíž jsou ochotni investovat do kvalitního bezpečnostního vybavení i do zdokonalovacích výcviků, aby uměli svůj stroj ovládat v krizových situacích. A co je na tom všem nejlepší, chystá se další ročník. Podařilo se vytvořit tradiční projekt se zapojením instruktorů z Týmu silniční bezpečnosti.

plk. Mgr. Zuzana Pidrmanová



plk. Mgr. Zuzana Pidrmanová

vedoucí oddělení prevence Policejního prezidia ČR

Prevenci kriminality a bezpečnosti a plynulosti silničního provozu se věnuje 18 let. Předsedá Výboru pro dopravní výchovu, prevenci a osvětu při Radě vlády pro BESIP a je aktivní členkou Republikového výboru pro prevenci kriminality zřízeného při MV ČR. Na projektu „Začněme spolu aneb kolama dolů“ participuje od začátku.

Do realizace samotného projektu se pokaždé zapojilo všech 8 výcvikových center sdružených v asociaci, které se zabývají výukou bezpečné jízdy. Jedná se o Most, Sosnovou, Hradec Králové, Vysoké Mýto, Jihlavu, Příbram, Trinec a Ostravu, ale taktéž i Brno, které není pod asociací.

Letošní ročník obohatil tým instruktorů „Učme se přežít“ z týmu silniční bezpečnosti a připravil v daných termínech vyjížděk 3.–4. hodinový vzdělávací program bezpečné jízdy pro motorkáře. Do programu se zájemci pravidelně od počátku projektu přihlašují prostřednictvím webového formuláře na stránkách Policie ČR www.policie.cz.

K realizaci průjezdu při organizovaných vyjíždkách v rámci projektu je vydáno rozhodnutí o zvláštním užívání komunikace příslušným silničním správním úřadem, na základě předchozí žádosti zpracované souhrnně za celou Policii ČR ředitelstvím služby dopravní policie Policejního prezidia ČR. Ze strany dotčených krajských ředitelství policie je zajištěn doprovod účastníků dostatečným počtem dopravních policistů na motocyklech.

Vyjíždky zajišťují členové mototýmu Policie ČR, který tvoří téměř 500 policistů na 300 služebních motocyklech v barvách Policie České republiky.



Dopravní nehody malých motocyklů (tj. do 50 ccm)

Rok	Počet dopravních nehod			Následky dopravních nehod s účastí motocyklu*				
				Usmrceno			Těžce zraněno	Lehce zraněno
	s účastí malého motocyklu	z toho zaviněno řidičem malého motocyklu	podíl zaviněných nehod	celkem	z toho řidičů motocyklu	podíl usmrcených motocyklistů		
2018	183	109	59,6%	2	2	100,0%	7	151
2019	161	91	56,5%	1	1	100,0%	11	125
2020	169	114	67,5%	2	2	100,0%	16	102
2021	156	99	63,5%	2	2	100,0%	16	118
2022 - do srpna	125	80	64,0%	3	2	66,7%	8	91

Dopravní nehody motocyklů (tj. nad 50 ccm)

Rok	Počet dopravních nehod			Následky dopravních nehod s účastí motocyklu*				
				Usmrceno			Těžce zraněno	Lehce zraněno
	s účastí malého motocyklu	z toho zaviněno řidičem malého motocyklu	podíl zaviněných nehod	celkem	z toho řidičů motocyklu	podíl usmrcených motocyklistů		
2018	3390	1929	56,9%	94	86	91,5%	482	2433
2019	3157	1826	57,8%	75	70	93,3%	407	2264
2020	2959	1777	60,1%	59	57	96,6%	382	2169
2021	2814	1692	60,1%	82	78	95,1%	313	2047
2022 - do srpna	2277	1290	56,7%	49	45	91,8%	247	1701

Ministerstvo dopravy představuje L17 a řidičák na zkoušku



Ministerstvo dopravy

**ZA VOLANT
S DOPROVODEM
OD 17**

Co bude muset splňovat
MENTOR?

- Držení oprávnění skupiny B min. 10 let
- Držení řidičského oprávnění v délce min. 5 let bez přerušení
- Bez záznamu bodů v době zahájení a po celou dobu činnosti mentora
- Musí sedět vedle řidiče, věnovat se situaci v provozu a sledovat chování řidiče



**ZA VOLANT
S DOPROVODEM
OD 17**

• Začínající řidič řídí a získává řidičské schopnosti v reálném a kontrolovaném prostředí pod dohledem zkušeného a bezúhonného mentora.



15,5 ----- **17** ----- **18**

zahájení kurzu autotříkoly již od 15,5 let zkouška, vydání řidičského průkazu a následné řízení s doprovodem osobou začátek samostatného řízení bez mentora

**ZA VOLANTEM
PŘED 18. ROKEM**

**Nejvyšší čas, aby
to šlo i u nás!**



Ministerstvo dopravy

ŘIDIČÁK NA ZKOUŠKU

- Po dobu **2 let** od udělení řidičského oprávnění povinnost absolvovat **dopravně psychologickou přednášku a evaluační jízdu** v případě spáchání přestupku/trestného činu za **6 bodů nebo se zákazem řízení**.



ŘIDIČÁK NA ZKOUŠKU

Pokud se začínající řidič dopustí závažného přestupku, bude muset podstoupit...

**EVALUAČNÍ
JÍZDA**

5h

**DOPRAVNĚ
PSYCHOLOGICKÁ
PŘEDNÁŠKA**

4h

bude probíhat v autoškolách a zahrnuje teorii, jízdu v provozu a vyhodnocení jízdy.

vedou ji dopravní psychologové a vyučují se příčiny dopravních nehod, jejich předcházení, prevence a řešení mimořádných událostí v provozu.

Metodické doporučení Ministerstva dopravy v souvislosti se situací na Ukrajině



Ministerstvo dopravy

Všem

- Obecním úřadům obcí s rozšířenou působností
- Magistrátu hlavního města Prahy

Na vědomí

- Všem krajským úřadům

Odpověď k č. j. ze dne

Č. j./Sp. zn./Typ
MD-11738/2022-160/2
MD/11738/2022/160

Vyřizuje/E-mail/Telefon
Kateřina Janovcová
katerina.janovcova@mdcr.cz
+420 2251 31461

Datum
Praha
16.08.2022

Věc: II. Metodické doporučení v problematice agendy řidičů v souvislosti se situací na Ukrajině

Vážené kolegyně, vážení kolegové,

v souvislosti s vývojem situace v oblasti dokladů k řízení motorových vozidel vydaných na Ukrajině a jejich užití k řízení motorových vozidel, vydává Ministerstvo dopravy následující metodické doporučení jako doplnění metodiky čj. MD-11738/2022-160/1, která byla vydána dne 1. dubna 2022.

Úvodem je třeba uvést, že dne 22. července 2022 bylo v Úředním věstníku 195 zveřejněno nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 1082/2022 ze dne 18. července 2022, kterým se s ohledem na ruskou invazi na Ukrajinu stanovují zvláštní a dočasná opatření týkající se dokladů řidičů vydaných Ukrajinou v souladu s jejími právními předpisy – příloha č. 1. Ode dne 27. července 2022 je dané nařízení účinné.

Dále je třeba hned začátkem zmínit, že dané nařízení se týká pouze těch občanů Ukrajiny, kteří na území členských států pobývají na základě dočasné či přiměřené ochrany, jinak např. také na základě víza za účelem strpění. Dočasná ochrana je v dokladech označena „D/DO/667“.

Nařízení jako výše uvedené doklady definuje v čl. 2 **řidičské průkazy a průkazy kvalifikace řidiče vydané Ukrajinou**.

S ohledem na charakteristiku právního předpisu, kterým nařízení Evropské unie je, tj. je zde přímý účinek ve vztahu ke všem dotčeným subjektům, je důležité uvést, že toto nařízení obsahuje jak články, které jsou skutečně přímo účinné, např. čl. 3, a oproti tomu obsahuje články fakultativní, a to především čl. 4 a 6, které, aby mohly být využity na území členských států, musí být nejdříve zpracovány do národních legislativ jednotlivých členských států.

Článek 4 nařízení je fakultativní a umožňuje pro dané osoby - držitele profesní způsobilosti řidiče vydané na Ukrajině získat profesní způsobilost řidiče na území členského státu, ovšem za podmínky absolvování školení a zkoušky. Následně má být vydán řidičský průkaz nebo průkaz profesní způsobilosti řidiče s omezenou dobou platnosti s uvedením dočasného harmonizovaného

Ministerstvo dopravy
nábr. Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
IČO: 660 03 008

ID datové schránky: n75aau3
e-mail: posta@mdcr.cz
tel. +420 225 131 111

1

kódu „95.01 (max 06.03.2025)“. Jedná se o nejzazší datum možného povolení dočasné či přiměřené ochrany. Platnost dokladu se bude odvíjet od dočasné nebo přiměřené ochrany daného řidiče. Zmíněné vyplývá z odst. 3 čl. 4 druhého pododstavce nařízení, kde je uvedeno, cit. „*Nicméně bez ohledu na datum vyznačené na těchto dokladech odpovídá jejich správní platnost době trvání dočasné ochrany vysídlených osob z Ukrajiny podle článku 4 směrnice 2001/55/ES, době trvání přiměřené ochrany podle vnitrostátního práva držitele, nebo době platnosti řidičského průkazu podle toho co skončí dříve. Držitel dokladu je o takovém omezení náležitě informován.*“

Obsah článku 4, aby mohl být aplikován na území České republiky, **musí být nejdříve zapracován do národní legislativy České republiky**. Do té doby, než bude tak uskutečněno, stále platí možnosti získání profesní způsobilosti řidiče uvedené v metodickém doporučení část 2.

Obdobně je řešen i článek 6 nařízení, který upravuje možnost vydání řidičského průkazu členského státu, v případě, že dotčený občan Ukrajiny oznámí úřadu ztrátu či odcizení řidičského průkazu. I v daném případě je řidičský průkaz členského státu vydáván s dočasným harmonizovaným kódem „99.01 s datem (max 06.03.2025)“, čemuž samozřejmě předchází možnosti ověření držení řidičského oprávnění a průkazu na Ukrajině. Platnost daného dokladu zase skončí uplynutím dočasné či přiměřené ochrany řidiče. **A tak jako v předchozím případě, využití této možnosti na území České republiky předchází přijetí příslušné právní úpravy.**

1. Řidičské průkazy

Přímý účinek má tedy čl. 3 daného nařízení, který stanoví, že členské státy na svém území uznají platné řidičské průkazy vydané na Ukrajině, kdy nebude vyžadován mezinárodní řidičský průkaz, a to pouze po dobu dočasné ochrany.

Uvedený článek se vztahuje ale pouze k možnému řízení motorových vozidel, kdy tedy občan Ukrajiny, který požívá dočasné ochrany či přiměřené ochrany může na území České republiky užít k řízení motorových vozidel i ten platný ukrajinský řidičský průkaz, který svým provedením neodpovídá vzorům řidičských průkazů, které jsou stanoveny v Úmluvách o silničním provozu (Viedeň 1968, Ženeva 1949). Přehled řidičských průkazů přikládáme v příloze č. 2.

Zdůrazňujeme, že uznání řidičských průkazů, které mezinárodním úmluvám neodpovídají, se vztahuje pouze na možné řízení motorových vozidel, a to jen po dobu dočasné či přiměřené ochrany občana Ukrajiny. **Netýká se možnosti jejich výměny za české řidičské průkazy (odst. 6 preambule nařízení)** a není k těmto řidičským průkazům možné vydat žádné doklady České republiky, jako např. PPZŘ nebo karta řidiče.

Na základě této skutečnosti zůstává tedy v platnosti čl. 1.1 metodického doporučení čj. MD-11738/2022-160/1 – viz níže.

Dále uvádíme, že Ukrajina se dle článku 5 nařízení zavázala, že přijme rozhodnutí o prodloužení platnosti dokladů řidičů, které vydala, a které pozbyly platnosti po 31. prosinci 2021. Rozhodnutí bylo ze strany Ministerstva vnitra Ukrajiny přijato, tj. řidičské průkazy, kterým uplynula platnost po 31.12.2021, jsou uznávány jako platné po dobu dočasné ochrany občana Ukrajiny.

Nicméně Ministerstvo dopravy již v předchozím metodickém doporučení mimo jiné uvedlo, že na řidičské průkazy státu Ukrajina (z důvodu vzniku ozbrojeného konfliktu na Ukrajině), kterým platnost uplynula po 1. 1. 2022, se na území České republiky hledí na tyto řidičské průkazy jako na platné. Uvedené tedy zůstává v platnosti, cit.:

„Dále uvádíme, že jako na platné řidičské průkazy státu Ukrajina, doporučujeme hledět i na řidičské průkazy, kterým uplynula doba platnosti k datu 1. 1. 2022 a později, tj. že je občané Ukrajiny mohou užít k řízení motorových vozidel, tj. vykonávat tuto činnost, kdy v přestupkovém řízení nebudou postihováni za řízení motorových vozidel s tímto dokladem. Jinými slovy, protiprávní jednání spočívající v řízení s takovým dokladem, jehož platnost uplynula v období od

Metodické doporučení Ministerstva dopravy

ke schválení výcvikového vozidla skupiny C



Ministerstvo dopravy



Odpověď k č. j. ze dne

Č. j./Sp. zn./Typ

MD-15025/2022-160/2
MD/15025/2022/160

Vyřizuje/E-mail/Telefon

Mgr. Vohradský Antonín
antonin.vohradsky@mdcr.cz
+420 2251 31546

Datum

Praha
05.05.2022

Věc: Odpověď - stanovisko ke schválení výcvikového vozidla C - převodovka

Ministerstvo dopravy, odbor agend řidičů (dále jen „Ministerstvo dopravy“), obdrželo dne 24.04.2018 Vaši žádost o vydání stanoviska ke schválení výcvikového vozidla pro výuku, výcvik a zkoušku z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel pro skupiny C a C+E. Konkrétně se ptáte, zda může být schváleno pro výuku, výcvik a zkoušku z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel pro skupiny C a C+E výcvikové vozidlo, které je vybaveno automatickou převodovkou s možností ručního řazení „páčkou“ umístěnou pod volantem vozidla. K výše uvedené otázce Ministerstvo dopravy uvádí následující.

Jednou z podmínek ke schválení výcvikového vozidla pro výuku, výcvik a zkoušku z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel pro skupiny C a C+E dle přílohy č. 2 zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 247/2000 Sb.“), je, že vozidlo musí disponovat převodovkou umožňující ruční řazení převodových stupňů.

Výcvikové vozidlo určené pro výuku, výcvik a zkoušku z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel pro skupiny C a C+E může být schváleno, pokud je u něj možné ručně řadit převodové stupně. Ministerstvo dopravy je toho názoru, že za ruční řazení z pohledu podmínek stanovených v příloze č. 2 zákona č. 247/2000 Sb. je považováno jak ruční řazení s manuální převodovkou, tak ruční řazení prováděné na automatické převodovce za podmínky nastavení plného manuálního řazení, aby řidič musel sám volit jednotlivé rychlostní stupně. Řidič musí volit jednotlivé rychlostní stupně dle vlastního uvážení zcela sám bez zásahu vozidla jako u manuální převodovky. Řazení rychlostních stupňů není prováděno automaticky „zrychlením nebo zpomalením vozidla“.

Ministerstvo dopravy považuje tímto Váš požadavek za vyřízený a věří, že poskytnuté informace jsou pro Vás dostačující.

Mgr. Stanislav Dvořák
ředitel
Odbor agend řidičů



NOVÁ FABIA IV. do autoškol v roce 2022 / 2023

Kvalitní autoškola používá kvalitní výcviková vozidla. V letošním roce Asociace autoškol ve spolupráci s partnery připravila speciální akci na výcvikové vozidlo Nová ŠKODA Fabia. Máme pro Vás připraveno cenově zvýhodněné vozidlo včetně dalšího nadstandardního vybavení pro výcvik a velmi zajímavý předávací workshop bude probíhat přímo v Mladé Boleslavi.

Termín finalizace objednávek: 31. 10. 2022

Termín předávání vozidel: bude stanoven podle možností výroby

Výhody pro registrované autoškoly:

a) Speciální cenová nabídka „Nová Fabia IV. do autoškol 2022 / 2023

b) Participace ze strany ŠKODA AUTO a.s.

Cenové zvýhodnění vozu (viz cenová nabídka)

Voucher na návštěvu výrobního závodu ŠKODA AUTO a ŠKODA Muzea

c) Participace ze strany dealera LAURETA AUTO a.s.

Cenové zvýhodnění vozu (viz cenová nabídka)

Originální sada gumových koberců ŠKODA (v hodnotě cca 700 Kč) ZDARMA

Povinná výbava (autolékárnička, výstražný trojúhelník, 2x reflexní vesta)

ZDARMA

Sleva 15% na nákup zimních kompletních kol / zimních pneu

d) Participace ze strany Asociace Autoškol z.s.

Transparent "AUTOŠKOLA" (v hodnotě cca 2499 Kč) ZDARMA

Zvýhodněná přestavba druhého ovládání vozidla s partnerem AAČR

e) Další výhody:

Dárková taška publikací a výukových materiálů pro žáky autoškol a školení řidičů

Zvýhodněná realizace individuálního firemního polepu vozidla



ŠKODA



ASOCIACE
AUTOŠKOL

Máte zájem se do akce ještě narychlo připojit? Napište na sekretariat@asociaceautoskol.cz



Hlavní velitelství Vojenské policie

Rooseveltova 620/23, Praha 6, PSČ 161 05, datová schránka sd2aifa

Čj. MO 354537/2022-5104

Praha 1. září 2022

Stanovisko Vojenské policie k výpomoci vojenských zkušebních komisařů řidičů při provádění zkoušek odborné způsobilosti žadatelů o řidičské oprávnění.

Vzhledem k epidemiologické situaci v České republice byla v roce 2021 Vojenská policie požádána Asociací autoškol ČR, z.s. a Svazem měst a obcí České republiky o výpomoc vojenských zkušebních komisařů při provádění zkoušek odborné způsobilosti žadatelů o řidičské oprávnění u Obecních úřadů obcí s rozšířenou působností (dále jen „ORP“) u osob, které nejsou vojáky v činné službě.

Úkoly v oblasti provádění zkoušek odborné způsobilosti žadatelů o řidičské oprávnění vojáků v činné službě u Vojenské policie v současné době zabezpečuje 21 vojenských zkušebních komisařů řidičů, kteří jsou držiteli průkazu zkušební komisaře podle zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Tito zkušební komisaři jsou za stanovených podmínek oprávnění provádět zkoušky odborné způsobilosti žadatelů o řidičské oprávnění i jiných osob než jsou vojáci v činné službě.

Na základě jednání s Asociací autoškol ČR, z.s. zastoupené předsedou Ing. Alešem Horčíčkou a Vojenskou policií zastoupenou zástupcem náčelníka Vojenské policie plk. gšt. Ing. Jiřím Ročkem, byla v druhém pololetí roku 2021 a prvním pololetí roku 2022 provedena součinnost zkušební komisaře – civilního zaměstnance Vojenské policie s několika ORP. Činnost zkušební komisaře se osvědčila a byla velmi kladně hodnocena. Na jejím základě vznikl požadavek ze strany Asociace autoškol ČR, z.s. na rozšíření spolupráce v předmětné oblasti o zkušební komisaře vojáky v činné službě (vojenské policisty).

Po provedených jednáních Vojenská policie s další spoluprací v dané oblasti souhlasí za dodržení níže uvedených podmínek stanovených zákonem č. 221/1999 Sb., o vojácích z povolání, ve znění pozdějších předpisů a zákonem č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů:

- a) v souladu s § 47 odst. 1 zákona č. 221/1999 Sb. a Metodiky SST MO k postupu služebních orgánů při udělování souhlasu s výdělečnou činností vojáků z povolání čj. MO 65164/2017- 542 ze dne 6. 4. 2017 může voják na základě písemného souhlasu služebního orgánu výjimečně vykonávat výdělečnou činnost, neovlivní-li tato činnost výkon jeho služby nebo jiný důležitý zájem služby. Souhlas s výše uvedenou činností vojáka vydá služební orgán na základě svého rozhodnutí pouze na omezenou dobu v rámci opatření stanovených vládou České republiky, nebo jiných závažných situací v oblasti provádění zkoušek odborné způsobilosti žadatelů o řidičské oprávnění ORP;
- b) zkušební komisař musí být v zaměstnaneckém poměru u příslušné ORP na základě Dohody o provedení práce na stanovené časové období, zpravidla na období kalendářního roku;

- c) ORP zabezpečí zkušebnímu komisaři vydání elektronického podpisu a zašle na Ministerstvo dopravy České republiky změnovou sestavu, ve které uvede požadované údaje o zkušebním komisaři nově zařazeném na zkušebním místě příslušné ORP;
- d) Ministerstvo dopravy České republiky na základě splněných bodů a) a b) vydá zkušebnímu komisaři razítko zkušebního komisaře se státním znakem podle přiděleného osobního čísla v průkazu zkušebního komisaře vydaného Ministerstvem dopravy a přidělí zkušebnímu komisaři přístupové údaje k přihlášení do e-testů na zkušební místo příslušného ORP (pro přihlášení do systému e-testů nelze využívat e-podpis s přihlašovacími údaji vojenského zkušebního komisaře).

Činnost zkušebního komisaře je dobrovolná, veškeré administrativní úkony spojené s činností zkušebního komisaře jsou řešeny cestou ORP, která o případnou výpomoc na základě vzniklé mimořádné situace požádá. V případě žádosti ORP a zájmu zkušebního komisaře je možné na základě souhlasu služebního orgánu vykonávat činnost zkušebního komisaře za úplatu za splnění výše uvedených podmínek, a to pouze v osobním volnu vojáka. Služební orgán může za podmínek stanovených v § 47 odst. 2 zákona č. 221/1999 Sb. o vojácích z povolání, ve znění pozdějších předpisů, udělený souhlas písemně odvolat. Vojenské polici z činnosti zkušebního komisaře na základě smluvního vztahu s ORP nevzniká žádný závazek ani organizační opatření. Případný požadavek ORP na výpomoc bude koordinovat Svaz měst a obcí ČR.

Kontakt na příslušné ORP zabezpečuje Svaz měst a obcí České republiky, Mgr. Bc. Martin Pikous, tel. 234 709 716, 732 354 497, e-mail pikous@smocr.cz.

Kontakt na zkušební komisaře zabezpečuje Odbor koordinace policejního výkonu Vojenské policie, mjr. Ing. Zdeněk Matyásek, tel. 973 215 847, 724 233 241, e-mail matyasekz@army.cz.

Kontaktní osoba: Bc. Jiří Krejčík, tel. 973 215 840, 725 916 800.

plukovník Mgr. Otakar Foltýn
náčelník Vojenské policie
podepsáno elektronicky

Pandemie COVID-19 poukázala na problémy s udržení kontinuity zkoušek žadatelů o ŘP v případě delší zdravotní indispozice zkušebního komisaře. Autoškoly a jejich podnikatelský úspěch je přímo závislý na fungování místněpříslušných ORP.

Velmi nás proto těší, že Vojenská policie nově bude umožňovat uzavírání DPP pro Vojenské zkušební komisaře s jednotlivými ORP na základě individuálních dohod pro vyřešení různých mimořádných událostí souvisejících se zkouškami žadatelů o řidičské

oprávnění. Dovolte mi na tomto místě poděkovat celé Vojenské policii a jmenovitě Bc. Jiřímu Krejčíkovi za jeho výpomoc na několika OPR v severních česích v roce 2021 a 2022.

Ing. Aleš Horčíčka

Novinky z EFA



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

MOVING

International Road Safety Association e.V.

Market Insights - Driving School Market 2022

21.03.2022
Results
Niklas Haupt
MIIOS GmbH



Market Insights - Driving School Market 2022

MOVING

International Road Safety Association e.V.

Stitch design



Target group

(Co-)decision-makers in driving schools
in Germany



Market

Driving schools in Germany



Method

CATI - telephone interviews



Period & Implementation

25 January until 6 February
MiiOS GmbH, Nuremberg



Sample

N= 400 interviews (net number of cases) by
random sample



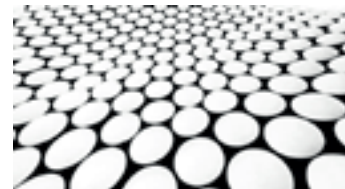
Data basis: 400 representative driving school companies in Germany - random sample.

MOVING 
International Road Safety Association e.V.

Sample (1/2)

Turnover classes of driving schools	Proportion*
Less than €100,000	22%
100.000€ to under 250.000€	36%
250.000€ to under 500.000€	16%
> 500.000€	9%
n.a.	19%

Position of the respondent	Share
GF / owner (not active)	11%
GF / Owner (active driving instructor)	71%
Driving instructor	5%
Administration / other	13%



MOVING Driving School Market / D 2022

Basis: n=400 | *) due to missing market statistics according to Corona, weighting is waived

M i i o s

3

Data basis: 400 companies surveyed by telephone

MOVING 
International Road Safety Association e.V.

Sample (2/2)

Location of the driving school	Share
Rural up to 10,000 inhabitants	32%
City up to 100,000 inhabitants	45%
> 100,000 inhabitants	23%

Driving licence classes	Share
A (Motorcycle = A1 / A2)	87%
B (CAR)	98%
C (TRUCK)	45%
D (big bus)	28%
L/T (tractor)	37%

Key figures	2021
Locations	1,9
Active driving instructors	3.6 / operation
Learner driver	201 / Operation

MOVING Driving School Market / D 2022

Basis: n=400

M i i o s

4

Road Safety Charter Awards

Asociace autoškol ČR zařadila své projektové aktivity ([Start driving + Nové testové otázky](#)) do evropské soutěže projektů ovlivňující mladé za-

čínající řidiče s názvem European Road Safety Charter. V srpnu jsme se dozvěděli, že naše projekty prošli v rámci hodnocení až do finálové „čtyřky“.

Drtže nám palce dne 17. října 2022 ve finálovém kole!

Ing. Aleš Horčíčka



Dear Platforma VIZE O,

On behalf of the European Commission and the European Road Safety Charter, we are delighted to inform you that you have been selected as a finalist in the 'Young People' category in this year's Excellence in Road Safety Awards 2022.

The winning initiatives will be chosen by our panel of expert judges and announced at the **awards event on Monday 17 October, 15:00 – 18:00 CET**. This will be at a central Brussels events space and we would be very pleased if you could join us. Please register for your place [here](#). The award winners will be notified in advance.

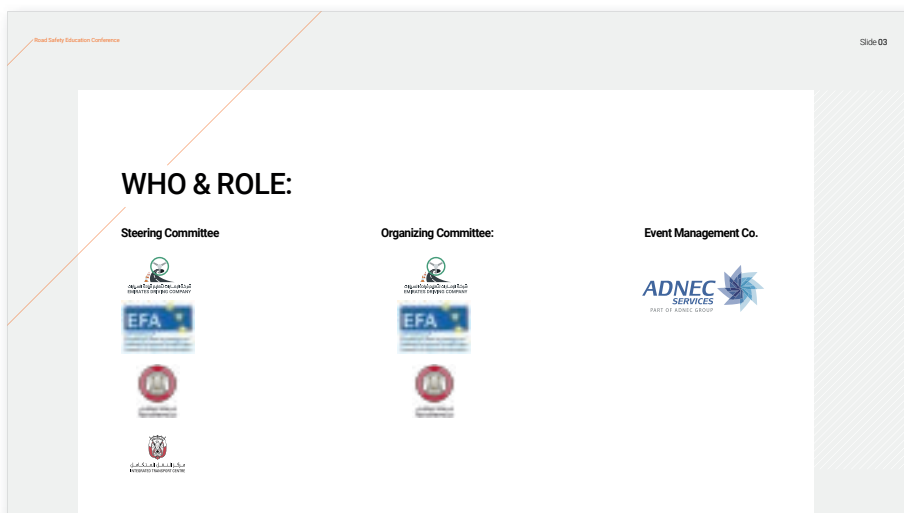
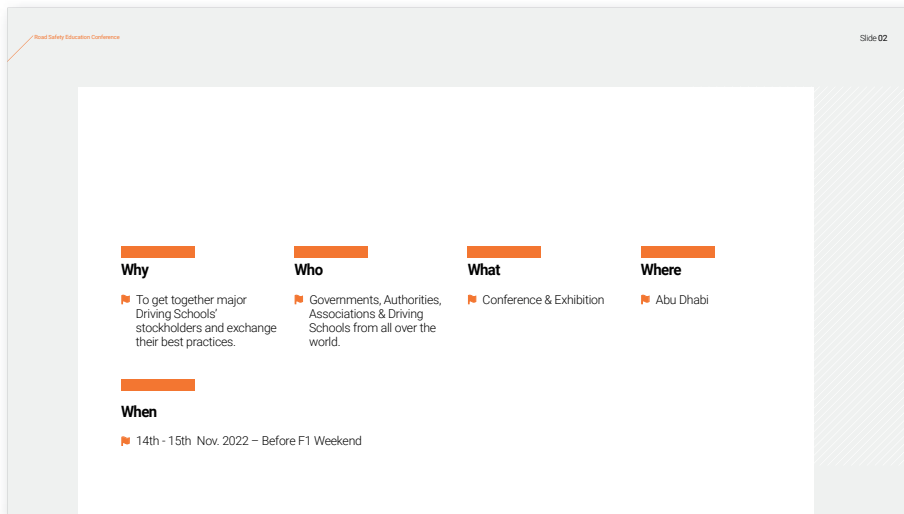
We will be publishing an article on the ERSC website announcing the finalists in the coming days.

The European Road Safety Charter's annual awards event are a key opportunity to recognise the incredible achievements of our members towards the common goal of improved road safety across Europe. The projects we showcase will help to share knowledge and inspire the next set of road safety initiatives.

Kind regards,

European Road Safety Charter Team
ERSC-helpdesk@Ricardo.com

EDC Road safety Education Conference Abu Dhabi



Problematika přímé účinnosti směrnice s ohledem na motocykl A2



Manuel Picardi
1st Vice President EFA

Prague June 2, 2022

Mr. Vice President,

I am writing to you on behalf of the Association of Driving Schools of the Czech Republic (AACR) regarding Directive 2020/612/EU of 4 May 2020 amending Directive 2006/126/EC of the European Parliament and of the Council on driving licences published in the Official Journal of the European Union on L 141 of 5 May 2020 into the legal order of the Member State of the Czech Republic.

The subject matter of the Directive is an amendment consisting in reducing the engine cylinder capacity from 400 cc to 250 cc for motorcycles of category A2. The reason for the change is the need to adapt to technical progress, in particular the development of the internal combustion engine and chassis. The adaptation of the technical specifications for Group A2 test vehicles should also ensure that applicants are tested on vehicles that are representative of the group for which the licence is to be issued.

Moreover, in the Czech Republic there is a shortage of suitable motorcycles on the market for Group A2 with an engine cylinder capacity of 400 cc and above

In this Directive, the Member States have been given the task of adopting and publishing the laws, regulations and administrative provisions necessary to comply with this Directive by 1 November 2020 and communicating those provisions to the Commission without delay. The Czech Republic has not adopted the necessary legislation by the deadline.

In its judgment of 4 December 1974 in Case C-41/74, sometimes referred to as "Van Duyn", the Court of Justice of the European Union concluded that directives can have direct effect under certain conditions. These conditions are:

1. the expiry of the time limit for transposition and implementation of the directive,
2. sufficient precision and unconditional nature of the provision in question,
3. the fact that the direct application of the directive does not impose obligations on the individual.

Thus, if the above conditions are met, the directive also has direct effect in the sense that it can be invoked by individuals before the European or national courts. This applies to all directives.

Our Association considers that the above three conditions for a directive to have direct effect are met.

We ask you, Mr. Vice-President, to verify with the competent Commission authorities that this view is correct, that the directive has direct effect in this case and that we can already use A2 motorcycles with an engine cylinder capacity of 250 cc and above on the basis of direct effect.

Ondřej Horázný
Vice President of the AACR

2022 MOTOCYKLY PRO AUTOŠKOLY

READY
TO RACE



KTM 125 DUKE 2022

pro kategorii A1	
CENÍKOVÁ CENA	CZK 138.900,00
Minus 25.000 CZK sleva pro autoškoly	- CZK 25.000,00
SPECIÁLNÍ CENA PRO AUTOŠKOLY*	CZK 113.900,00

SLEVA 25 000,-



KTM 390 DUKE 2022

pro kategorii A2	
CENÍKOVÁ CENA	CZK 166.900,00
Minus 12.500 CZK sleva pro autoškoly	- CZK 12.500,00
SPECIÁLNÍ CENA PRO AUTOŠKOLY*	CZK 154.400,00

SLEVA 12 500,-

Pro majitele autoškol nebo její učitele má KTM Vlašim připravenou řadu atraktivních nabídek na nové motocykly, jako například KTM 125 DUKE 2022, KTM 390 DUKE 2022 a další modely.

Naše modely DUKE jsou po celém světě velmi oblíbené mezi začátečníky i těmi, kteří se do jedné stopy vrací.

Nejmodernější elektronické asistenční systémy zajišťují pro všechny jezdce kontrolu a bezpečnost:



Motocykly jsou pro Vás připraveny skladem v naší prodejně KTM Vlašim

KTM
VLAŠIM

KTM Vlašim

Vlasáková 844, Vlašim 258 01
Po-Pá: 9:00 - 17:00
+420 602 712 416
info@ktmvlasim.cz

* Maloobchodní cena včetně daně



Nevidomí a slabozrací chodci při přecházení pozemní komunikace



Když se zeptám při výuce studentů, co by mi mohli o paní na obrázku říct, pak někteří poznají, že paní je nevidomá (dále NS) nebo slabozraká. Někteří tvrdí, že je... svobodná. Ale když se zeptám, jak by se zachovalo v provozu, pak už to s odpovědí bývá horší. Někteří rychle odpoví: "Já bych na ni zablikal." Někteří odpoví: "Já bych zatroubil." Postupně dojdeme k tomu, že to samozřejmě úplně vhodná reakce není.

Samostatné přecházení vozovky je pro NS jedna z nejnebezpečnějších situací, které musí řešit. Spoluautor tohoto textu, sám zcela nevidomý již více než čtyřicet let, proto i na tomto místě shrnuje své zkušenosti i zkušenosti NS kolegů s cílem hledat cesty, jak oslovit co nejvíc stávajících i nastávajících řidičů.

K tomu, aby NS vyšel sám na ulici, musí mít pro tuto činnost dosta-

tek dovedností a návyků. Zkrátka se musí samostatně mobilitě naučit. Buď to zvládne sám, nebo má v současné době k dispozici možný individuální výcvik, jako jednu z mnoha služeb tzv. sociální prevence, obecně prospěšné společnosti Tyfloservis. NS z mládí mají tuto výuku ve školních osnovách a to i v případě inkluzivního vzdělávání. Navíc se v ČR dlouhodobě vytváří a doplňuje systém bezbariérových úprav prostředí a technických i organizačních opatření v dopravě pro podporu bezpečnosti a samostatnosti NS. Nutno připomenout i služby Navigačního centra Sjednocené organizace nevidomých a slabozrakých ČR (SONS – spolek NS s celostátní strukturou), které může mj. žadateli vypracovat podrobný „slepecký“ itinerář třeba i složité trasy včetně potřebných dopravních spojení.

Např. signální pás šířky kolem 80 cm napříč přes chodník, zjištělný bílou holí i nášlapem, přivede NS na přechod nebo zastávku vozidla veřejné dopravy. Varovný pás šířky cca 40 cm na místě, kde chybí zvýšený obrubník chodníku určuje rozhraní chodník – vozovka. Účel „tikání“ nebo „pípání“ na sloupcích semaforů na přechodech není třeba vysvětlovat. Patří sem i rozšířená další akustická orientační a informační zařízení dálkově aktivovaná slepeckou vysílačkou VPN v případě potřeby.

V úvodu jsme popsali, že ne všichni účastníci provozu na veřejných komunikacích plně chápou problémy chodců s vážným zrakovým omezením. Nedorozumění mezi zrakově postiženým, přecházejícím vozovku, ať už na přechodu nebo mimo něj, ale v rámci platných dopravních předpisů, a projíždějícím řidičem je zvláště nebezpečná situace, často končící nehodou s vážnými následky. Samozřejmě pro toho chodce.

NS se učí, že když stojí na chodníku u přechodu a zřetelným úmyslem hodlá přejít vozovku, musí sluchem kontrolovat provoz vozidel. V případě, že zřetelně slyší, jak přijíždějící vozidlo zpomaluje a zastavuje. Může s opatrností začít přecházet pozemní komunikaci.

Avšak i nadále zůstává v pro NS mnoho nebezpečí a nástrah:

- přijíždějící vozidlo může být elektromobil
- NS může být také hluchý (poté jeho hůl označena červeno-bíle)
- NS chodec zřejmě neudržel směr přecházení

Video k této problematice se připravuje do aplikace ucmeseprezit.cz

Viktor Dudr
Sjednocená organizace
nevidomých a slabozrakých ČR, z.s.

Radek Šetka
člen Výkonné rady AAČR

DOPRAVNĚPSYCHOLOGICKÁ VYŠETŘENÍ ŘIDIČŮ na pracovištích v Praze, Mladé Boleslavi a Bílině u Teplic

Psychologické poradenství a diagnostika

dopravní psycholog akreditovaný Ministerstvem dopravy ČR

- Dopravněpsychologická vyšetření (DPV) jsou prováděna podle příslušných paragrafů zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu) - § 87 a, b, c
- Týkají se profesionálních řidičů skupin C a D, dále pak řidičů žádajících o vrácení řidičského průkazu po zákazu řízení (ZŘMV) nebo vybodování (12 bodů)
- Náležitosti dopravněpsychologického vyšetření u řidičů po zákazech řízení a vybodování:
 1. výpis z Evidenční karty řidiče z úřadu obce s rozšířenou působností (ORP), zjednodušeně z každého registru řidičů,
 2. Lékařský posudek o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel (vystaví na základě výsledků zdravotní prohlídky praktický lékař), oba zmíněné dokumenty nesmí být podle zákona starší 30 dnů
- Profesionální řidiči skupin C a D mohou absolvovat zdravotní prohlídku po úspěšném provedení dopravněpsychologického vyšetření (pořadí není zákonem stanoveno)
- Provádím rovněž dopravněpsychologická vyšetření učitelů autoškol
- Podrobné informace k dopravněpsychologickému vyšetření najdete na mém webu: www.dopravnipsychologie.net
- Dopravněpsychologická vyšetření jsou převážně prováděna na moderním testovacím systému firmy Schuhfried (Praha, Mladá Boleslav), výsledky jsou k dispozici okamžitě po dokončení testů, posudek je vydán po skončení DPV a odeslán na příslušný úřad
- Dlouhodobě spolupracuji s Asociací autoškol ČR, mj. na projektu www.startdriving.cz, kde působím jako lektor dopravněpsychologické části kurzu, jsem autorem metodik této části
- Díky spolupráci s Asociací autoškol ČR se také částečně podílím na změnách legislativy (řidičák na zkoušku, řízení uchazečů mladších 18 let, nové otázky v testech)
- Akreditaci od Ministerstva dopravy ČR mám od roku 2012, předtím jsem působil v oboru letectví jako podnikový psycholog (2001-2010)



Švédsko má nejnižší počet úrazů dětí při autonehodách



Dodržuje roky osvědčené pravidlo.



Autosedačka umístěná ve voze proti směru jízdy je pro dítě bezpečnější než ta, která je připevněná po směru. Při střetu plní funkci ochranného štítu a na páteř, krk a hlavu dítěte působí výrazně menší zátěž. Rodiče by měli vozit malé pasažéry v protisměrné sedačce minimálně do čtyř let věku. Desítky let osvědčený „švédský model“ čeští rodiče často neznají nebo ignorují. Při čelním nárazu musí dítě sedící v posměrné autosedačce udržet na krku tíhu 56 kg. To nemůže zvládnout, a tak dochází k vážným úrazům.

Je to padesát let, kdy automobilka Volvo poprvé použila autosedačku a šedesát let co nad myšlenkou, jak ochránit dítě při cestě vozem, začal

uvažovat švédský lékař Sven Bertil Aldman. Inspirací mu byl v roce 1962 start rakety s astronautem Johnem Glennem, respektive poznámka moderátora, že aby astronaut překonal velké přetížení, musel by sedět v lodi zády ke směru letu. I výše zmíněná první autosedačka byla umístěná proti směru jízdy. Aldman za vývoj bezpečnostních pásů, dětských sedaček používaných zády ke směru jízdy a airbagů, získal v roce 1992 hlavní cenu stockholmského Královského technologického institutu. Co skandinávský lékař pochopil před desítkami let a stále se ve Švédsku používá, vozit děti v autosedačce proti směru jízdy do co možná nejvyššího věku, rodiče v České republice většinou opomíjejí.

Ve Švédsku jezdí děti v sedačce zády ke směru jízdy do pěti let.

Švédsko je jednou ze zemí s nejnižším počtem úrazů dětí při autonehodách. Proti směru jízdy tam běžně jezdí děti do čtyř, pěti let. Není to dáno zákonem či vyhláškou, ale zodpovědností a znalostí rodičů. V letech 1992–2011 bylo ve Švédsku pouze 15 smrtelně zraněných dětí do čtyř let v autosedačkách umístěných proti směru jízdy. Dvě děti kvůli požáru, jedno kvůli utonutí a ostatní při fatálních nehodách, jednalo se například o srážky s kamionem. Podle švýcarské společnosti International Research Council on Biomechanics of Injury, která se tématu věnovala, k žádnému úmrtí nedošlo

při zadním nárazu, vždy jen při čelním nebo bočním.

V České republice platí, že při přepravě dětí menších než 150 cm nebo lehčích než 36 kg musí být dítě při cestě autem v adekvátním zadržném systému, tedy autosedačce. Podle váhy i výšky je pak nutné vybrat správnou autosedačku. Vše začíná u takzvaných „vajíček“ pro miminka, která se vždy umísťují proti směru jízdy. Po autosedačkách pro miminka následují ty pro děti ve věku 1,5 roku až 5 let. „Všechny autosedačky se mohou poutat na místě spolujezdce. Ve voze musí být ale vypnutý airbag, pokud je autosedačka umístěná proti směru jízdy,“ upozorňuje **Markéta Novotná z Týmu silniční bezpečnosti a dodává:** „Když je dítě větší a sedí v autosedačce ve směru jízdy, zůstává airbag zapnutý. Je ale nutné posunout sedačku tak, aby byl dostatečný prostor mezi hrudníkem/obličejem dítěte a palubní deskou odkud airbag vystřelí.“

Čeští rodiče by měli švédskému modelu věnovat větší pozornost.

Malé děti mají velkou hlavu v poměru ke svému tělu. Hlava tvoří čtvrtinu dětského tělíčka, zároveň mají krátký a nepevněný krk. Hlava, krk a břicho jsou nezranitelnější místa dítěte. Je spočítáno, že při čelním nárazu v rychlosti 50 km/h má dětská hlavička, která v 6 měsících váží asi 2 kg, tíhu 56 kg. U dítěte, které sedí v posměrné autosedačce pak pásy při čelním nárazu zadrží ramena a tělo. Hlava je ale vymršťována dopředu a drobný dětský krk není schopen těžkou hlavu udržet. Tak dochází k velmi vážným zraněním, jejichž následky se mohou projevit i za několik roků. Na to upozorňuje například projekt **Neriskuj krk!** Protisměrná autosedačka podpírá při nárazu dětskou páteř, krk i hlavu. Při nárazu z boku, je pak dítě brzděním

zatlačeno do její konstrukce a tím je chráněno. „Pokud s tím dítě nemá problém, třeba kvůli nevolnosti, je víc než rozumné ho v protisměru nechat i v případě větších autosedaček. Třeba do pěti let, dokud se vejdou. Námitky, že dítě nemá kam dát nohy nejsou zcela relevantní. Děti většinou v autosedačkách mají nohy pokrčené, je to pro ně přirozenější a kromě toho, na trhu jsou i proti-



směrné autosedačky pro starší děti,“ říká **Jan Polák, ředitel Týmu silniční bezpečnosti.**

Samotný podsedák dítě neochrání.

Teprve starší děti by měly cestovat v autosedačce po směru jízdy. Tady se vyplatí hledat autosedačku, která bude mít jak podsedák, tak zádivou opěrku s krytím krční páteře a hlavy. „Samotné podsedáky jsou k ničemu. Ty dítě neochrání. Jedinou jejich výhodou je, že dítě vyzvednou do potřebné polohy, ve které je bezpečnostní pás vedený správně přes klíční kost, nikoliv pod krkem,“ vysvětluje **Markéta Novotná** a pokračuje: „Pokud není podsedák chycený Isofixem, tak při nehodě pojedje pod dítětem, a to tak nemá bezpečnostní pásy tam, kde mají být. Kromě toho na podsedáku nemá chráněnou hlavu, krk ani trup.“ Výhodné jsou „celosedáčky“, které chrání ramena, hrudník i hlavu a děti

jsou při nehodách více zafixované. Na rozdíl od samostatného podsedáku bývají některé autosedačky vybavené zařízením pro absorpci energie při bočním nárazu.

Do autosedačky bez bundy.

Pokud máte kvalitní autosedačku, ale špatně v ní dítě připoutáte, pak ho vůbec nemusíte ochránit. „Malé děti se poutají pětibodovým pásem. Popruhy vedou přes ramena, kolem boků a setkávají se v rozkroku. Starší děti se poutají tříbodovým pásem,“ upřesňuje **Jan Polák**. Pás musí být dotažen k tělu. Při správném dotažení mezi pás a dítě strčíte maximálně dva prsty. Pokud je upoutání volnější může při nárazu dítě z pásů vylétnout. S nadcházejícím chladným počasím je třeba si uvědomit, že poutání dětí do autosedaček v silných bundách nebo kombinézách není bezpečné. I přes veškerou snahu není možné pásy dostatečně dotáhnout. „Záběry z crash testů ukazují dětskou figurínu, která při nedostatečném dotažení pásů vylétne při nárazu v padesátikilometrové rychlosti z pásů i bundy. Důvodem je vzduchová mezera mezi tělem a svrchním oblečením. Ani kvalitní autosedačka, ve které je dítě špatně posazené a připoutané ho neochrání,“ varuje **Markéta Novotná**.

Konstrukce aut se za poslední roky zdokonalila a kvalitnější jsou i deformací zóny. Rodiče nemusí mít strach dát dítě v autosedačce na místo spolujezdce. V některých případech, například pokud rodič cestuje s dítětem sám, je to lepší umístění než na zadních sedadlech. „Když rodiče přepravují dítě na zadních sedadlech, mají tendenci koukat do zpětného zrcátka a dítě kontrolovat. Často se také otáčí, a to už představuje opravdu velké riziko nehody,“ dodává závěrem za **Tým silniční bezpečnosti Markéta Novotná**.

Jan Polák

SOCIÁLNÍ SÍTĚ jako nástroj pro hledání nových žáků

Nechme nejdůležitější z tohoto článku vyznít hned na jeho začátku: využívejte síly sociálních sítí. Pomohou vám v hledání nových žáků, pomohou vám najít nové učitele a jiné zaměstnance a co víc, pomohou vám šířit dobré jméno vaší autoškoly. Jak ke komunikaci online přistoupit tak, abychom ji maximálně vytěžili ve svůj prospěch?

1: Budte vidět

Pravidelný obsah na Facebooku nebo Instagramu má velký potenciál zaujmout budoucí žadatele o řidičský průkaz ještě dříve, než začnou o volbě autoškoly vůbec přemýšlet. Nebo snad budete svou komunikaci cílit na jejich rodiče? Záleží jen na vás. Vyprávějte příběhy, představujte učitele, dejte jim nahlédnout do výuky, bavte je, edukujte, stavte se do pozice odborníka a krok za krokem si k nim budujte cestu. Pokud se vše podaří, bude jejich volba autoškoly jasná. V jejich mysli už totiž dávno zaujímáte jasnou první příčku.

2: Usnadněte si práci

Inspirace čeká za každým rohem. Vše, co vám už možná přijde běžné, mohou uživatelé sociálních sítí považovat za zajímavé. Podívejte se na autoškolu jejich očima – od samotného přihlášení až po závěrečné zkoušky a jejich další praxi na silnici. Proveďte je celým procesem. Zas a znova. Na vymýšlení obsahu nemusíte být sami. Co dál doporučujeme, je možnost využívat již vytvořený obsah jiných subjektů, které vám jsou tematicky blízké. Tak například – bude nám ctí, když uvidíme, že se vám příspěvky Asociace autoškol hodí ke sdílení

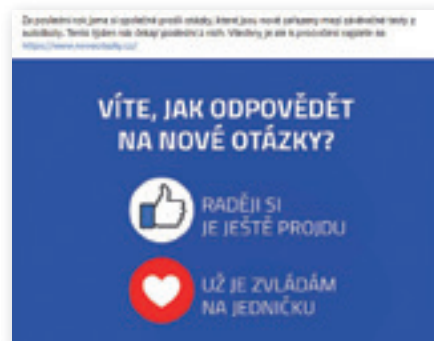
na FB profil vaší autoškoly. Obdobně doporučujeme sledovat i FB a IG profil projektu START DRIVING, kde vzniká obsah o dalším vzdělávání mladých řidičů.

3: Propagujte

Pokud zrovna denně nesbíráte stovky lajků a komentářů, nespolehejte pouze na organický (tedy neplacený) dosah. Už s pár stovkami korun měsíčně můžete zasáhnout o tisíce zástupců své cílové skupiny více. Díky bližší specifikaci věku, lokace a tematického záběru přesně určíte, komu se vaše reklama zobrazí. Žádné střílení naslepo. Finance vložené do propagace se vám vrátí nejen v podobě interakcí s příspěvky a nových sledujících stránky, ale do budoucna také v podobě pravidelných přihlášek žadatelů o řidičský průkaz.

4: Vyhodnocujte

Kdo vám ale řekne, že je vaše snažení úspěšné? Vy sami. Hned na začátku stanovte svému obsahu jasný cíl – bude to návštěvnost webu? Online přihlášky? Lajky a komentáře? Nebo třeba noví fanoušci stránky? To už je na vás. Svému cíli pak přizpůsob-



te i podobu jednotlivých příspěvků. Chcete, aby uživatelé chodili k vám na web? Nezapomeňte vkládat odkaz přímo do textu. Chcete, aby se hlásili online? Dejte jim motivaci. Chcete, aby vám příspěvky komentovali? Dejte jim důvod. A co je ještě důležité? Vyhodnocujte pravidelně a výsledky srovnávejte. Zaznamenávejte si, co fungovalo, co nefungovalo. Chybou není zkoušet nové věci. Chybou by bylo nepoučit se z jejich neúspěchu.

5: Nebojte se zeptat

Pokud v komunikaci na sociálních sítích tápete, doporučujeme konzultaci s odborníky. Ať už formou školení nebo celkové správy jednotlivých profilů pomohou nastavit online komunikaci vaší autoškoly. Naštěstí pro nás, nemusíme být odborníci na všechno. Naším úkolem je vzdělávat mladé řidiče. Úkolem online odborníků zase je, aby se naše nabídka dostala ke správným očím a ším.

Máte-li v plánu zařadit sociální sítě mezi komunikační aktivity své autoškoly, ale stále si nejste jistí, jak začít a jak efektivně postupovat, nabízíme pomocnou ruku. Ve spolupráci s agenturou Reklamní inženýři plánujeme pravidelné workshopy v online i offline podobě, na jejichž termíny budeme včas upozorňovat na webu i prostřednictvím e-mailů. Doporučit můžeme i formu individuální konzultace, o kterou se přihlaste přes Google formulář kliknutím na <https://forms.gle/t8mCGBC17j4AqztG9>.

Jana Sklenářová

SOCIÁLNÍ SÍTĚ PRO AUTOŠKOLY

Pořádáme online workshopy



Ve středu 7. 9. proběhl první ze série online workshopů, které se zaměřují na komunikaci autoškol na sociálních sítích. Napříč Českem jsme se setkali v jedné online místnosti a bavili jsme se o tom, jak oslovit nové potenciální žáky svých autoškol.

O čem jsme si povídali tentokrát?

S Janou Sklenářovou z agentury Reklamní inženýři, se kterou Asociace autoškol dlouhodobě spolupracuje na vlastní online komunikaci a budování značky, jsme společně prošli úvodem do komunikace na sociálních sítích. Bavili jsme se o tom,

které z nich jsou pro obsah autoškol vhodné, jak jim tento obsah přizpůsobit a jak si ulehčit práci s pravidelným vymýšlením příspěvků. Všechny dvacet šest přítomných zástupců z různých autoškol dostalo svůj prostor klást dotazy a ptát se na to, co je během spravování jejich sociálních sítí nejvíc pálí.

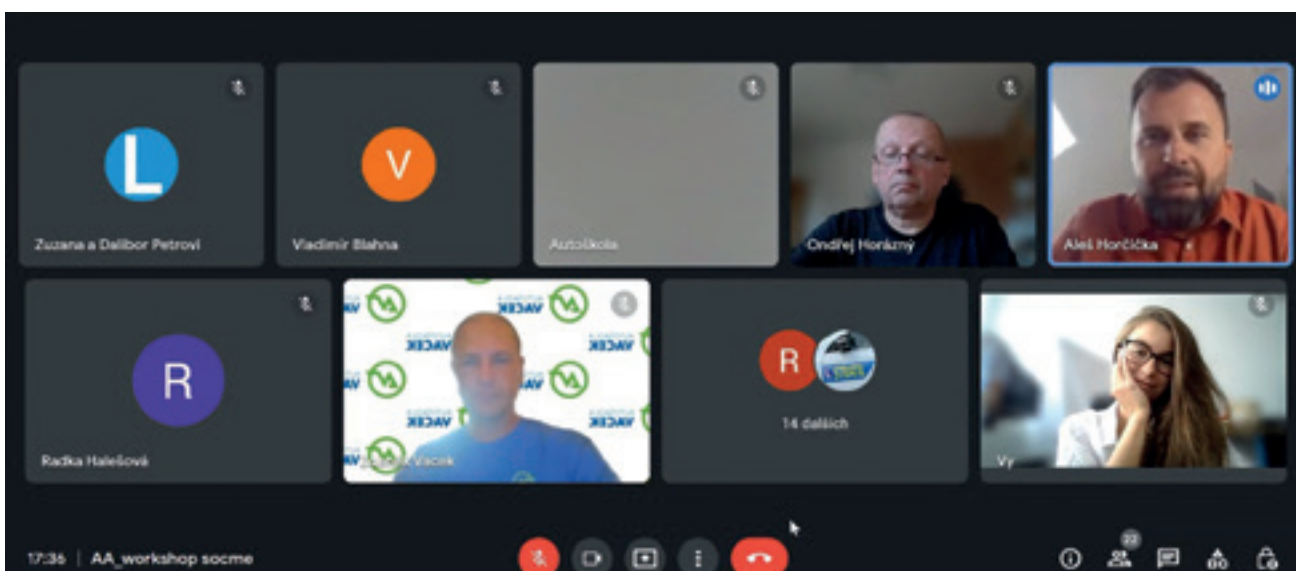
O čem to bude příště?

Jak už jsme zmínili, tento workshop byl první z mnoha, které pro vás připravujeme. Jak jsme ve středu 7. 9. zjistili, zajímá vás technická stránka přidávání příspěvků na Facebooku, zajímá vás i to, jak si vytvořit dlouhodobý plán příspěvků, jak pracovat s Instagramem a jak vyšperkovat web k dokonalosti. To nám dává mnoho prostoru a témat ke zpracování, o kterých si budeme v budoucnu s Reklamními inženýry dále povídat.

Kdy to bude příště?

Sledujte e-mailovou schránku a náš Facebook. Jakmile naplánujeme další termín, dáme vám o něm včas vědět. Pokud ale už teď víte, že potřebujete individuální přístup, využijte možnosti konzultace, o které se více rozepisujeme v článku o sociálních sítích pro autoškoly.

Ing. Aleš Horčíčka
předseda AAČR



L 17

aneb řidičem od 17 let

Ministerstvo dopravy v srpnu tohoto roku dalo do mezirezortního připomínkového řízení novelu zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu a změny zákona č. 247/2000 Sb., „o autoškolách“.

Ministerstvo přichází s novým přístupem k mladým a začínajícím ři-

hledem mentora“ (verze B, označovaná jako „německá verze“).

Aktuálně je navržena verze B. Tedy žadatel nejprve absolvuje kompletní výuku a výcvik a zkoušku z odborné způsobilosti. Následně po udělení řidičského oprávnění v 17 letech si dá zapsat do registru řidi-

že nebude možné kvantifikovat dopad práce mentora na výsledek zkoušky z důvodu její absence při přechodu z L17 na status běžného řidiče, jako je tomu u verze A. Hodnocení tohoto dopadu až sledováním nehodovosti nebude vypovídat dostatečně o účinnosti tohoto způsobu. Větší vypovídací schop-



Foto: NOEN, BilderBox.com (BilderBox - Erwin Wodicka)

dičům. Za tím účelem navrhuje tzv. „řízení s mentorem“ (tzv. „L 17“) a „řidičský průkaz na zkoušku“.

Zavedení řízení s mentorem od 17 let je správný krok, který má potenciál ke snížení nehodovosti mladých řidičů. Ministerstvo se původně rozhodovalo mezi dvěma variantami – „řízení od 17 let před vykonáním zkoušky pod dohledem mentora“ (verze A, označovaná též jako „rakouská verze“) a „řízení s uděleným oprávněním a pod do-

čů osobu, označenou jako „mentor“, která bude vždy přítomna ve vozidle a bude na 17 letého řidiče dohlížet, sledovat provoz a radit mu. Musí jít o zkušeného a bezúhonného řidiče, který splňuje zákonem dané podmínky.

V návrhu jsou podrobně analyzovány výhody i nevýhody obou verzí. Za výhodu verze B je považováno, že 17 letý řidič bude prověřen zkouškou z odborné způsobilosti. Nelze však pominout skutečnost,

nost by mělo u verze A porovnání úspěšnosti zkoušek žadatelů, kteří využili L 17, tedy řízení s mentorem před zkouškou oproti těm, kteří absolvovali pouze autoškolu.

Za klíčový přínos pro verzi B je považována právě ta skutečnost, že v provozu se bude pohybovat plnohodnotný držitel řidičského oprávnění, který absolvoval výuku a výcvik v autoškolě v plném rozsahu a úspěšně složil standardní zkoušku odborné způsobilosti. Vý-

hodou má být i nižší administrativní náročnost, neboť řidičské oprávnění se bude prokazovat standardním řidičským průkazem a nebude nutné vydávat jakýkoli další doklad.

Asociace autoškol přesto vnímá určitá rizika navržené verze. Při rozběhu systému, bude-li větší zájem, dojde ke zvýšení poptávky po výcviku v autoškolách a zejména vzroste poptávka po zkouškách. To může znamenat podobné kapacitní potíže jako při COVID 19 v letech 2020 a 2021. Vzhledem k tomu, že se plánuje zavedení tzv. „Řidičského průkazu na zkoušku“ (ŘNZ) na 2 roky nelze pominout určité riziko, že do systému L17 se budou hlásit i ti žadatelé, kteří si budou tyto 2 roky chtít o jeden rok zkrátit. Tedy udělají zkoušku v 17 letech, formálně si nechají zapsat mentora a do 18 let řídit nebudou. Zkušební doba jim přitom poběží.

Asociace autoškol pečlivě analyzovala návrh zákona a ve spolupráci s Profesním společenstvím autoškol a Hospodářskou komorou ČR připravila modifikaci navržené verze B tak, aby v sobě kromě prověření žadatele zkouškou obsahovala i motivační prvky verze A a navrhla prostřednictvím Hospodářské komory verzi C, tedy „verzi českou“.

Podmínky pro zařazení do systému L17 ve verzi C by byly podle tohoto návrhu upraveny takto:

Žadatel v autoškole absolvuje kompletní teoretickou přípravu a nejméně I. a II. etapu praktického výcviku v jízdě. Po splnění těchto podmínek složí teoretickou zkoušku z pravidel provozu na pozemních komunikacích a zdravotní přípravy. Závěrečná zkouška z odborné způsobilosti by tedy byla rozdělena časově na dvě části tak, že po dosažení 17 let věku žadatel složí zkoušku testem tak, jako při běžné zkoušce.

Tímto by byla státní zkouškou ověřena odborná teoretická znalost žadatele. Toto opatření by nijak nezatížilo kapacitně ani autoškoly ani systém zkoušení. U zkoušek by došlo jen k nevýznamné potřebě zvýšení kapacit.

Proces zapsání mentora v registru řidičů by probíhal stejně s tím, že podmínkou namísto držení řidičského oprávnění by bylo doložení dokladu o odborné způsobilosti v rozsahu teoretické zkoušky.



Legálnost řízení by byla zajištěna doplněním nového ustanovení v § 3 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., které by mohlo znít: (3) Řídit motorové vozidlo na území České republiky může pouze d) osoba, která se pod dohledem mentora připravuje k praktické zkoušce z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. Vše by samozřejmě bylo přesně specifikováno v zákonu č. 247/2000 Sb. Žadatel by oprávnění k řízení prokazoval výpisem z EKŘ, kde by měl zapsaného mentora. Toto by si mohli policisté navíc ověřit pomocí lustrace v registru řidičů.

Na rozdíl od navržené varianty by bylo nezbytné vozidlo vpředu a vzadu označit tak, aby na první pohled bylo patrné, že se jedná o řidiče v režimu L17. To by mělo zajistit větší ohleduplnost od ostatních řidičů.

Českou verzi by nepochybně přivítali ti zodpovědní rodiče, kteří by se chtěli podílet již na přípravě svého potomka ke zkoušce z jízdy. Za výhodu by bylo možné také to, že žadatel by byl po celou dobu žákem autoškoly. Během doby do dosažení 18 let by absolvoval jednak jízdy s mentorem a dále celou III. etapu praktické jízdy v autoškole, která má 9 vyučovacích hodin. Navíc by bylo možné dobrovolně kombinovat s náslechy mentora při jízdách v autoškole, či náslechy učitele při jízdě s mentorem. Tato oblast by byla ponechána na odpovědnosti mentorů. Zkoušku z praktické jízdy by potom složil po absolvování zbytku jízdy v autoškole a dosažení věku 18 let.

Zásadní přínosy „české verze“ by mohly být:

- režim L17 by probíhal v kontrolovaném prostředí za možné účasti učitele autoškoly
- praktická zkouška v 18 letech by zajistila ověření reálných přínosů a eliminovala možné negativní působení mentora
- přísné dodržování pravidel provozu by kromě žadatele působilo i na mentora
- bylo by možné již v prvním roce fungování ověřit přínosy porovnáním úspěšnosti zkoušek žadatelů v „klasickém výcviku“ a v režimu „L17“

Nyní, v době přípravy tohoto článku se vypořádávají připomínky jednotlivých připomínkových míst. Po skončení připomínkového řízení bude návrh předán do Poslanecké sněmovny jako návrh zákona, dostane své pořadové číslo a projde legislativním procesem. V tomto procesu obvykle dochází k celé řadě změn. Nepochybně tomu bude i u tohoto návrhu.

JUDr. Ing. Ondřej Horázný
místopředseda AAČR

Bezpečně přes železniční přejezdy

Nedávno přišel do AA ČR e-mailem zajímavý dotaz pro výkonnou radu. Zaměstnanec Správy železnic, pan Vladimír Franěk, vrchní mistr Správy tratí Liberec se nás dotázal na to, jak a zda vůbec se v autoškolách žadatelé dozvídají o bezpečnosti na železničních přejezdech a o tom, kdy může řidič na železniční přejezd vjíždět.

I v tomto dotazu se můžeme setkat s jevem, který je všeobecně ve společnosti zažitý. Totiž že když řidiči něco dělají špatně – vina je jasně na autoškolách.

děť jedno, nebo i více železničních vozidel za sebou, aniž by byly spuštěny závory, nebo střídavě svítila červená světla. Nechápu, proč v některých případech zaměstnanci železnice přejezd střeží a někdy ne. Přitom dochází k dramatickým situacím.

Po dobu výluky na železnici jsou totiž železniční přejezdy deaktivovány, jinak by byly stále v činnosti.

Drážní předpisy jasně říkají, že každý železniční přejezd musí být zabezpečen výstražnými kříži. To je základní požadavek. Závory a světelné vý-



Bohužel je však zřejmé, že zaměstnanci železnic jsou ze situací, které na přejezdech vznikají velmi znepokojeni. V emailu konkrétně připomíná méně standardní, o to však více nebezpečné situace při různých mimořádnostech. Zde bych si dovolil citovat část dopisu:

„Při každé výluce na železnici se setkáváme s řidiči, kteří nechápu, jak může přes železniční přejezd projít-

stražníky jsou pouze doplňkovým zařízením. Strojvedoucí, jedoucí přes otevřený přejezd, je vybaven písemným rozkazem, ze kterého vyplývá, že 250 metrů před přejezdem má dávat opakovaně výstrahu houkačkou, dokud nemine čelo vlaku přejezd a 60 metrů před přejezdem, až do minut přejezdu jede omezenou rychlostí. Pokud je lokomotiva v čele vlaku, na přejezdu nemusí zastavo-

vat vozidla zaměstnanec dráhy. Naopak, pokud sune lokomotiva vlak před sebou, musí si strojvedoucí zajistit střežení přejezdu“.

Pravdou je, že tyto drážní pravidla většina řidičů neví, díky čemuž může velmi snadno při mimořádnostech na železnici docházet na přejezdech k nehodám.

Řešením problému jak postupovat při těchto situacích je zlepšit informovanost řidičů. Bohužel jsem nenašel žádnou relevantní kampaň Správy železnic, která by dala příslušné informace řidičům, čímž by došlo ke zlepšení bezpečnosti na železničních přejezdech. V odpovědi na dopis jsem nabídl možnost setkání s vedením Správy železnic, kdy by AAČR mohla iniciovat další kroky, jak vzájemnou spoluprací dosáhnout zlepšení stavu.

Uvidíme tedy, zda bude ze strany Správy železnic zájem v této problematice k nějaké spolupráci.

V autoškolách bychom však neměli spoléhat pouze na to, že si žadatel nastuduje paragrafy 28 a 29 zák. č. 361/2000 Sb. Učitel autoškoly by měl věnovat problematice přejezdů dostatečný čas i při výcviku, kdy by měl žadateli připomenout zásady chování během přejíždění přejezdu. Tedy především se vždy rozhlédnout (nezávisle na tom, zda bliká bílé světlo) a neprodlužovat dobu přejíždění přejezdu. Ve vlastní praxi se setkávám především s tím, že jsou žadatelé překvapeni, že by se i přes blikající bílé světlo zabezpečovacího zařízení měli rozhlédnout. Občas na železničním přejezdu někteří žadatelé radí rychlostní stupně, což z hlediska bezpečnosti také není ideální stav.

Budme tedy při výuce těmi, kdo problematiku železničních přejezdů nepodceňuje a předává žadateli správné informace.

Jiří Martínek
člen Výkonné rady AAČR.

INTERPHONE

STAY IN TOUCH

Asociace autoškol ve spolupráci s generálním dovozcem interkomů Interphone nabízí svým členům **moderní interkomy s výraznou slevou.**

Vzhledem k tomu, že u starších interkomů řady F4 a F5 již není zajištěn servis a náhradní díly, nabízíme vám možnost nákupu nové generace interkomů **Interphone Tour.**

Sada vytvořená speciálně pro autoškoly zahrnuje dva kompletní interkomy, další náhlavní soupravu a Outdoor set na cvičišťe, či do auta.



Běžná cena standardní sady:
12.000 Kč včetně DPH.

Cena pro členy AAČR:
8.990 Kč včetně DPH.

Informace:

p. Petr Fuk

telefon: 725458677 nebo e-mail: petr.fuk@fixed.zone

FIXED.zone a.s.

Kubatova 6, 370 04 České Budějovice, Czech republic



ASOCIACE
AUTOŠKOL

Roční vyhodnocení úspěšnosti nových testových otázek

Informační systém eTesty slouží k vykonávání teoretické zkoušky ze jména žadatelů o řidičská oprávnění, ale také učitelů autoškol a zkušebních komisařů. Zkoušky probíhají na počítačích v 206 obcích s rozšířenou působností po celé republice. Od roku 2015 se testy skládají on-line v systému Ministerstva dopravy. Každý je musí úspěšně absolvovat, aby mohl pokračovat v praktické části zkoušky – v jízdách – a prokázat tak kvalifikaci potřebnou k získání řidičského, učitelského či komisařského průkazu.

Jak jste již jistě zaznamenali, tak v eTestech se od podzimu loňského roku začalo objevovat žadatelům množství nových otázek. Jsou to výstupy z projektu „Nová generace testových otázek pro žadatele o řidičské oprávnění“ (www.noveotazky.cz). Jedná se o více než sto nových statických (text + obrázek) a dvacet dynamických dopravních otázek, které jsou postupně ve čtvrtletním intervalu nasazovány do produkční verze eTestů. Projekt je financován Fondem zábrany škod České kanceláře pojistitelů a zaštiťen Ministerstvem dopravy ČR. Implementaci do systému zajišťuje státní podnik Cendis.

Do této chvíle byly uvolněny do ostrého provozu tři dávky, další je naplánována na 23. 10. 2022.

Dávka	Počátek platnosti	Počet nových otázek	
		textových	dynamických
1	24. 10. 2011	35	0
2	13. 2. 2022	34	3
3	5. 6. 2022	26	6
Celkem		95	9

Postupně se zvyšuje celkový počet i podíl nových otázek v systému eTesty

Dávka	Počet	Podíl
Původní otázky (před 24. 10. 2021)	793	88 %
Nové statické otázky	95	11 %
Nové dynamické otázky	9	1 %
Celkem	897	100 %

A jelikož je to již téměř rok od uvedení nových otázek do teoretických zkoušek, můžeme provést prvotní náhled na to, jak byli žadatelé úspěšní, co zvládli bez problémů a kde naopak nejvíce chybovali.

Z uvedených dat je zřejmé, že úspěšnost je u nových otázek nižší. Není ovšem možné jednoduše říci, že jsou jen těžší. Doprava se postupem let proměňuje, vozidel přibývá, silniční síť roste a hlavně ve větších měs-

Oblast	Původní otázky		Nové otázky	
	počet	úspěšnost	počet	úspěšnost
Schopnost řešení dopravních situací	60	95 %	29	87 %
Znalost dopravních značek, světelných a akustických signálů, výstražných světél, speciálních označení vozidel a osob, dopravních zařízení pro provozní informace včetně náležitého chování řidiče, jež odpovídá jejich významu	156	89 %	47	88 %
Znalost pravidel provozu na pozemních komunikacích	366	90 %	28	88 %
Znalost předpisů o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích	41	91 %	–	–
Znalost předpisů souvisejících s provozem na pozemních komunikacích	23	89 %	–	–
Znalost zásad bezpečné jízdy a ovládání vozidla	112	94 %	2	84 %
Znalost zdravotnické přípravy	35	93 %	–	–

tech se zahušťuje. Vznikají složitější křižovatky, v místech s napojením na rychlostní silnice často mimoúrovňové. Objevují se nové typy vozidel, které ještě před pár lety prakticky neexistovaly – vozítka segway, elektrické koloběžky atd. Nejen na tato rizika, ale obecně na zranitelné účastníky silničního provozu a na chování se při řízení nové otázky cílí. Prezentované vý-

sledky prokazují, že tak činí úspěšně. Projekt „Nová generace testových otázek pro žadatele o řidičské oprávnění ve formě HAZARD PERCEPTION VIDEOSEQUENCE“ je pouze začátek procesu zkvalitnění zkoušky z teorie. Nejde jen o dodání nových a navýšení celkového počtu otázek. Velice důležitá je následná analýza výsledků a přenos informací na autoškoly a zkušební

komisaře. Vidíme-li vyšší chybovost u konkrétních otázek indikuje nám to nutnost zaměřit se na tuto oblast více při výuce i výcviku a také následně při zkoušce z praktické jízdy. Není samozřejmě cílem udělat zkoušku těžší, nýbrž vychovat dobré řidiče, kteří budou vytvářet co nejméně nebezpečných situací a v praxi budou dodržovat zásady defenzivní jízdy.

Pojďme tedy rozebrat několik pár nových otázek podrobněji. Naprosto nejnižší procento správných odpovědí – **51 %** – má otázka odkazující na § 57 „Jízda na jízdním kole“ zákona č. 361/2000 Sb.

Nejčastěji správně zodpovězená dynamická otázka



Jako řidič z výhledu:

Zobrazeno: 3035x

Úspěšně: 3023x

Neúspěšně: 12x

Úspěšnost: téměř 100 %

- na hlavní pozemní komunikaci nemusím reagovat na hrozící nebezpečí střetu, ostatní účastníci jsou povinni odvrátit hrozící nebezpečí střetu, které jsem nezavinil. 6
- -NEVYPLNENO- 3
- na hlavní pozemní komunikaci nemám povinnost sledovat ostatní účastníky provozu 3

Žadatelé byli seznámeni s riziky plynoucími při jízdě po hlavní pozemní komunikaci. Musejí předvídat chyby ostatních účastníků silničního provozu, včas vyhodnocovat situace a adekvátně reagovat.

Nejčastěji špatně zodpovězená statická otázka



Řidič vozidla z výhledu hodlá pokračovat v jízdě vlevo:

Zobrazeno: 1248x

Úspěšně: 684x

Neúspěšně: 564x

Úspěšnost: 55 %

- nemusí dát přednost protijedoucímu vozidlu, neboť pokračuje po hlavní pozemní komunikaci. 381
- nemusí dát přednost protijedoucímu vozidlu, neboť jede na signál „VOLNO“. 183

Žadatelé chybují při určování „nadřazenosti“ dopravního značení (svíslá dopravní značka vs. světelný signál). Podnět pro autoškoly, zaměřit se na problematiku křižovatek řízenými světelnými signály.

Další nejčastěji špatně zodpovězená statická otázka



Řidič osobního automobilu
na nejbližší křižovatce:

Zobrazeno: 2131x

Úspěšně: 1226x

Neúspěšně: 905x

Úspěšnost: 58 %

- | | |
|------------------------|-----|
| ■ nesmí odbočit vpravo | 900 |
| ■ musí odbočit vpravo | 4 |
| ■ -NEVYPLNENO- | 1 |

Otázka vychází z podnětu zkušebních komisařů, konkrétně na místo, kde žadatelé při zkoušce často chybují. Výstup ukazuje na neznalost dopravního značení (dodatkových tabulek), jelikož téměř všechny špatné odpovědi jsou označeny jako „nesmí odbočit“. Doporučení pro autoškoly, zaměřit se na tuto problematiku, aby žadatelé během své praxe jako řidiči dokázali tyto situace správně řešit.

Nejčastěji správně zodpovězená statická otázka



Jak se zachová řidič vozidla přijíždějící k přechodu pro chodce, kde osoby zjevně hodlají přecházet pozemní komunikaci?

Zobrazeno: 1219x

Úspěšně: 1219x

Neúspěšně: 0x

Úspěšnost: 100 %

- | | |
|--|--|
| ■ Nemusí ohrozit nebo omezit chodce a v případě potřeby je řidič povinen i zastavit vozidlo před přechodem pro chodce. | |
|--|--|

Žadatelé jsou dostatečně seznámeni s tím, jak se chovat v místech s přechodem pro chodce.

Ing. Milan Janda
Mgr. Jiří Urban

NOVÉ
OTÁZKY.CZ

Nová generace testových otázek
pro žadatele o řidičské oprávnění



CFMOTO 700CL-X

CENY OD
179 990
vč. DPH

Kvalitní a cenově velmi dostupné motocykly
ze společné dílny KTM a CFMOTO.
Design Kiska (Rakousko) a Modena 40 (Itálie).



CENY OD
99 990
vč. DPH



CFMOTO 300NK

Motocykly vhodné i pro praktickou výuku
v motoškolách. Nadstandardní záruky pro zákazníky,
skladová dostupnost a zázemí jednoho z největších
importérů CFMOTO na světě - firmy Journeyman CZ s.r.o.

CFMOTO 300SR



www.journeyman.cz

www.cfmoto.cz



Nové otázky do systému eTesty 2022

Závěrečná zkouška žadatelů o řidičské oprávnění skupiny „B“ se aktuálně skládá z teoretického závěrečného testu prováděného počítačové technice a praktické závěrečné zkoušky v reálném silničním provozu.

Dne 23.10.2022 se žadatelé o řidičské oprávnění setkají v ostrých testech své závěrečné zkoušky s další sadou otázek, která byla zveřejněna na tiskové konferenci Ministerstva dopravy dne 20. 9. 2022.

V této sadě se zaměřujeme zejména dvě zásadní témata: „dodržování bezpečné vzdálenosti mezi vozidly“ a „věnování se řízení“. Věříme, že popularizace těchto témat a i zakomponování do závěrečných zkoušek žadatelů o ŘP napomůže zvýšení kvalifikace nejen mladým začínajícím řidičům, ale i ostatním účastníkům silničního provozu.

V roce 2021 se nám podařilo zahájit projekt tvorby nových testových otázek. Projekt Nová generace testových otázek pro žadatele o řidičské

oprávnění ve formě HAZARD PERCEPTION VIDEOSEKVENCE přinese do zkoušek žadatelů nejenom nové otázky, ale i nový pohled na celou formu otázek, protože se u zkoušek poprvé objeví tzv. Dynamické dopravní situace.

Vyzkoušet si několik nových testových otázek ve statické podobě si můžete na následujících stránkách Autoškolských novin a nebo dynamickou podobu na:

www.noveotazky.cz
Ing. Aleš Horčíčka

NOVÉ
OTÁZKY.CZ

Otázka č. 1

Dodržel řidič červeného nákladního automobilu při rychlosti 72 km/h (20m/s) bezpečnou vzdálenost za vozidlem jedoucím před ním?



1	2	3	4	
5	6	7	8	
9	10	11	12	
13				

A

Ne.

B

Ano.

TIP: Správné odpovědi naleznete na straně č. 53

Navrhněte si svou vlastní testovou otázku!

eTesty - příprava nových otázek

Návrhy na zadání nových otázek pro eTesty nyní může zasílat široká veřejnost (např. z řad provozovatelů a učitelů autoškol, zkušebních komisí, policistů, úředníků, dopravních psychologů apod.) prostřednictvím této stránky. **Kdokoliv má možnost připravit vlastní otázku** - po vložení textu zadání otázky a variant odpovědí je návrh otázky postoupen do dalšího procesu schvalování - bude-li otázka vyhodnocena jako přínosná a schválena, objeví se následně ve Věstníku dopravy a bude použita v rámci systému eTesty.

Vkládání nových otázek

Pro přístup do rozhraní pro vkládání nových otázek prosím vyplňte Vaši e-mailovou adresu, abychom Vás v případě potřeby mohli kontaktovat. Pokud již máte vytvořený uživatelský účet, [přihlaste se](#).

* E-mailová adresa

* Jsem...

vyberte prosím

Pokračovat...

<https://priprava.noveotazky.cz/>

Asociace autoškol nově umožnila vytvořit si vlastní testovou otázku všem zainteresovaným subjektům zájímající se o testové otázky žadatelů o řidičské oprávnění. Máte u Vás nějakou dopravní situaci, která dělá Vaším žákům problém u zkoušky? Vnímáte nějaký četný nedostatek u mladých začínajících řidičů? Pokud jste si odpověděli ano, tak neváhejte a navrhněte si své znění testové otázky. Je možné, že Vaše otázka bude vybrána zařazena do ostrých eTestů.

Otázka č. 2

Tato svislá dopravní značka označuje:



1	2	3	4	
5	6	7	8	
9	10	11	12	
13				

A

Parkoviště, na kterém lze zastavit za účelem vystoupení a nastoupení osob.

B

Záchytné parkoviště, ze kterého lze pokračovat v jízdě prostředkem hromadné dopravy osob.

C

Parkoviště, kde je dovoleno zastavení a stání.

Otázka č. 3

V rámci dodržování bezpečné a defenzivní jízdy (například na dovolenou či služební cestu) by měl řidič vozidla z výhledu ve vyobrazené dopravní situaci:



1	2	3	4
5	6	7	8
9	10	11	12
13			

- A

vidět na vozovce minimálně jednu šipku pouze za vpředu jedoucím osobním vozidlem zaběhnutých podmínek.
- B

vidět na vozovce minimálně jednu šipku za vpředu jedoucím vozidlem za běžných podmínek a dodržet tak doporučenou bezpečnou vzdálenost jedoucích vozidel.
- C

vidět na vozovce minimálně dvě šipky za vpředu jedoucím vozidlem za běžných podmínek a dodržet tak doporučenou bezpečnou vzdálenost jedoucích vozidel.

Otázka č. 4

Může telefonování za jízdy při použití Handsfree ovlivnit reakční dobu řidiče?



1	2	3	4
5	6	7	8
9	10	11	12
13			

- A

Ano.
- B

Ne, reakční doba řidiče při použití Handsfree zůstává stejná a nemá vliv na dráhu prozastavení vozidla.
- C

Ne, závisí pouze na tom s kým telefonuje.

Otázka č. 5

Ovlivní ovládání navigačního systému vozidla za jízdy reakční dobu řidiče nutnou k vyřešení mimořádné události v provozu na pozemních komunikacích?



1	2	3	4
5	6	7	8
9	10	11	12
13			

- A

Ano. Řidič se musí plně věnovat řízení vozidla a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích.
- B

Ne. Ovládat navigační systém vozidla za jízdy neprodlužuje reakční dobu řidiče.

Otázka č. 6

Může ovlivnit nevhodné obutí řidiče reakční dobu nutnou k vyřešení mimořádné události v provozu na pozemních komunikacích?



1	2	3	4
5	6	7	8
9	10	11	12
13			

- A

Ne. Obuv nemá žádný vliv na řízení vozidla.
- B

Ano. Je vhodné používat k řízení obuv nelimitující řidiče při ovládání vozidla. Zejména při krizovém brzdění.
- C

Ne. Je důležité dobře vypadat i při řízení motorového vozidla.

Otázka č. 7

Může ovlivnit používání nevhodného obutí za jízdy reakční dobu řidiče nutnou k řešení situací v provozu na pozemních komunikacích?



- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12
- 13

- A

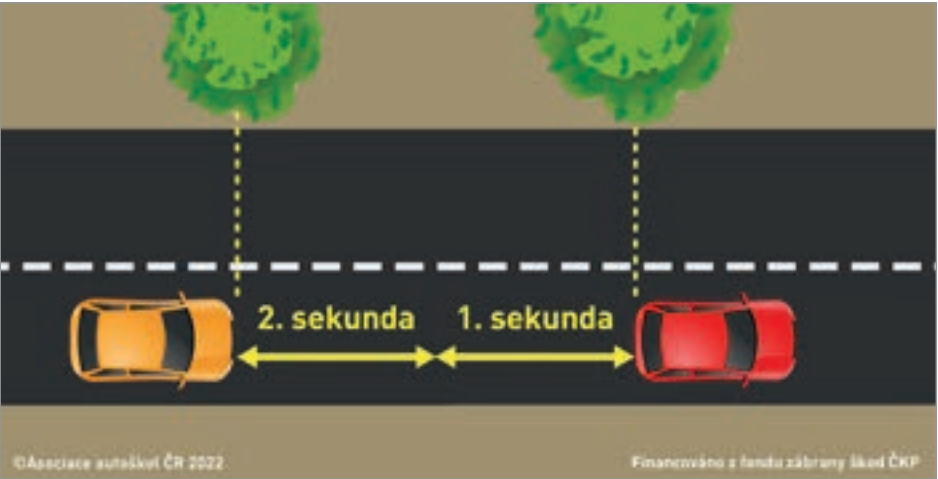
Ano. Je vhodné používat k řízení obuv nelimitující řidiče při ovládání vozidla. Zejména při krizovém brzdění.
- B

Ne. Obuv nemá žádný vliv na řízení vozidla.
- C

Ne. Zejména v letním období je vhodné používat otevřenou obuv.

Otázka č. 9

Jakým způsobem lze určit optimální bezpečnou vzdálenost za vpředu jedoucím vozidlem?



- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12
- 13

- A

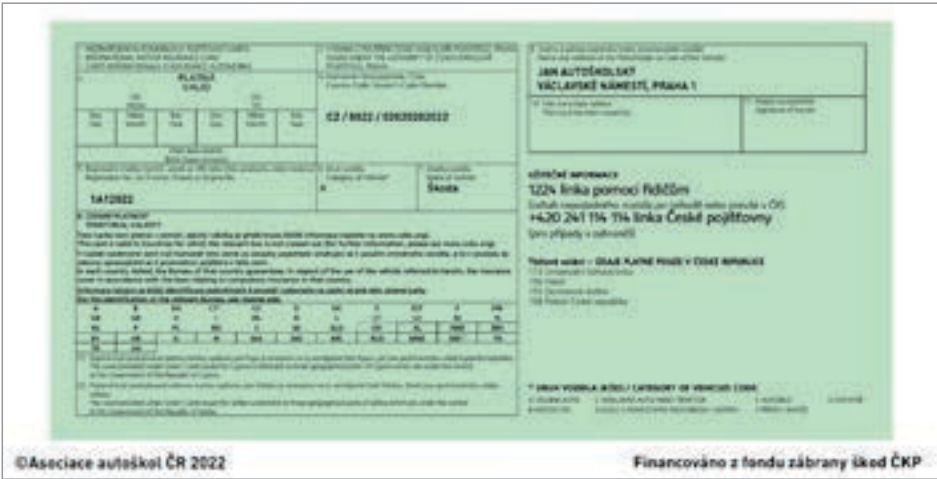
Metodou, při které se údaje vzdálenosti převádí na odhad času. Na začátek je třeba zvolit nějaký pevný bod na okraji pozemní komunikace (například strom). Od okamžiku, kdy vozidlo jedoucí před námi tento bod míjí, začne řidič počítat sekundy. Je-li interval, kdy ke zvolenému bodu přijede vozidlo kratší než 2 sekundy, nejedná se o minimální bezpečnou vzdálenost.
- B

Vždy minimálně 20 metrů od předu jedoucího vozidla, přičemž tuto vzdálenost řidič odhadne pomocí pevných bodů u pozemní komunikace
- C

Vzdáleností mezi patníky u pozemní komunikace při jakékoliv rychlosti.

Otázka č. 8

V případě porušení povinnosti uzavřít pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla (tzv. povinné ručení):



- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12
- 13

- A

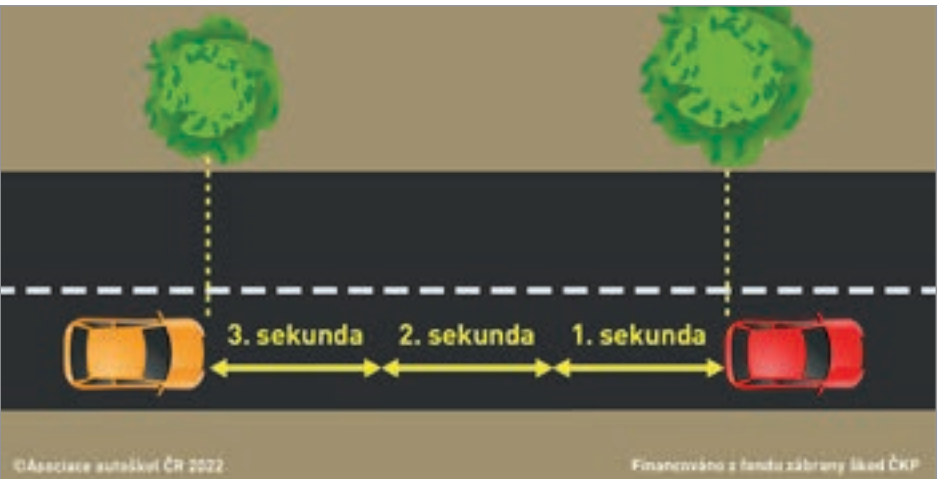
musí vlastník nebo provozovatel vozidla uzavřít pojištění zpětně.
- B

nehrozí vlastníkov a provozovateli vozidla žádný postih, pokud není provozem vozidla v daném období způsobena žádná újma.
- C

musí vlastník nebo provozovatel vozidla uhradit České kanceláři pojistitelů příspěvek dogarančního fondu za každý den porušení této povinnosti.

Otázka č. 10

Za snížené viditelnosti, deště a zhoršených klimatických podmínek je bezpečný odstup za vpředu jedoucím vozidlem?



- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12
- 13

- A

Stejný jako za dobré viditelnosti nebo běžných povětrnostních podmínek.
- B

Kratší než za dobré viditelnosti nebo běžných povětrnostních podmínek.
- C

Časový odstup minimálně o 1 sekundu delší než za běžných podmínek.

Otázka č. 11

Záchrannářská ulička se tvoří:



- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12
- 13

- A

V momentě zpomalování vozidel v souvislé koloně.
- B

Až po příjezdu vozidel s právem přednosti v jízdě.
- C

Jen pokud je na vozovce místo na uvolnění jízdního pruhu.

Otázka č. 12

Ovlivní konzumace potravin za jízdy reakční dobu řidiče nutnou k vyřešení mimořádné události v provozu na pozemních komunikacích?



- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12
- 13

- A

Ano. Řidič se musí věnovat plně řízení vozidla a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích.
- B

Ne. Konzumace potravin není zakázána.
- C

Ne. Pokud konzumuje lehkou a vyváženou stravu.

Otázka č. 13

Řidič vozidla z výhledu pokračující v přímém směru:



- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12
- 13

- A

musí za vyobrazenou dopravní značkou dát přednost v jízdě vozidlům nebo jezdcům nazvírately přijíždějícím zleva nebo organizované skupině chodců nebo průvodcům hnanych zvířat se zvířaty přicházejícím zleva.
- B

musí za vyobrazenou dopravní značkou dát přednost v jízdě vozidlům nebo jezdcům nazvírately přijíždějícím zprava nebo organizované skupině chodců nebo průvodcům hnanych zvířat se zvířaty přicházejícím zprava.
- C

musí za vyobrazenou dopravní značkou dát přednost v jízdě pouze vozidlům.

Správné odpovědi:

- 1
- A
- 2
- A
- 3
- C
- 4
- A
- 5
- A
- 6
- B
- 7
- A
- 8
- C
- 9
- A
- 10
- C
- 11
- A
- 12
- A
- 13
- B



NOVÉ OTÁZKY.CZ | Nová generace testových otázek pro žadatele o řidičské oprávnění

Všechny nové testové otázky včetně dynamických testových otázek si můžete prohlédnout na www.noveotazky.cz

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, v lednu jsem podala přihlášku do autoškoly. V únoru výcvik oficiálně začal. Nyní máme srpen a já mám odjeto pouze 8 vyučovacích hodin.

Dobrý den, mám dotaz ohledně koukání do zpětných zrcátek. Panu komisaři se nezdá délka dívání se do zrcátek – dle něj nedostatečná. Je to nějak upraveno zákonem? Dále projeví kaluže. Zajímalo by mě, jak se zákon dívá na chodce jakožto účastníka silničního provozu, který by se měl chovat dle předpisu 361/2000sb, § 53 Chůze. Chodec nevyužil chodníku, ani se nejednalo o stezku pro chodce, ani neměl nebezpečný náklad, který by ohrozil další chodce. (Přijde mi to trochu jako výlet na kole na dálnici). Přesto to bylo bráno jako chyba žáka, že dostal chodec „sprchu“, i když v minimální rychlosti. Na druhé, levé straně chodník je.

Dobrý den, manželka se přihlásila na řídičský kurz a zaplatila polovinu poplatku (12000kc). Šla na první jízdu a instruktor (který je majitelem školy) byl netrpělivý, arogantní a stresující. Při registraci podepsala žádost a poskytla lékařskou dokumentaci, ale neobdržela žádnou smlouvu. Nyní chce kurz zrušit a požádat o vrácení peněz. Recenze instruktora online není dobré a potvrzují její obavy. Má nárok na vrácení peněz v plné výši, i když na stránkách autoškoly uvádí storno poplatku 5000kc?

Dobrý den, chci se zeptat? Měla jsem 3 neúspěšné pokusy z jízdy sk. B. Do řídičského oprávnění jsem již dala 20000kc, které splácím. Učitel mi řekl, že pokud absolvuji dalších 28 hodin jízdy, mám znovu 3 pokusy. Mám na

to prý rok. Možná bych znovu obětovala dalších skoro 20 tisíc, jelikož potřebuji řidičský průkaz. Problém je že nemají učitele, s kterým jsem nejezdila a z pracovních důvodů jsem tam vystřídala všechny. Nevěřím, že opakování hodin jízdy u stejné autoškoly je řešení. Mohu tedy v případě, že se do toho pustím. Absolvovat těch 28 hodin jízdy u jiné autoškoly?

Dobrý den, mám velký problém s mojí autoskolou. Momentálně se o ni nechci bavit konkrétně, ale pouze v obecné rovině. Začala jsem výcvik začátkem roku, kdy jsem měla jízdy málo kdy dvakrát týdně. Je fakt, že jsem byla často nemocná, takže to se mnou v tomto ohledu nebylo jednoduché. Měla jsem těžké zdravotní období psychicky i fyzicky. No a autoskola mi po tě psychické stránka dvakrát nepomohla. Můj instruktor se nejdříve jevil, jako pohodář, kdy se to poté přehouplo v aroganci, nezáměrem. Každou jízdu jsem u něj brecela, snad jen dvě se mi podařilo nebrecet. Jsem ten typ člověka, který si stejnou věc ověřím klidně 30x, jen aby si byl jistý. Když mi říkal nějaké informace, já abych si je uložila do paměti, si je vždy říkám ještě jednou svými slovy nahlas, jestli chápu, a chci to po druhém vždy potvrdit. To byl moment, kdy ze mě dělal debila ve smyslu cituji: “To se mě vážně ptáš? To ti to není jasné?” Toto se bohužel přehouplo do stavu, kdy jsem se ho bala na cokoli zeptat, abych se nezeptala špatně. Do této autoškoly jsem šla na základě doporučení kamarádky, která takové problémy neměla, ale na Google recenzích jsem se podívala samozřejmě až nedávno. Završil to můj instruktor tím, že mě 28. jízdu přihlásil na zkoušku,



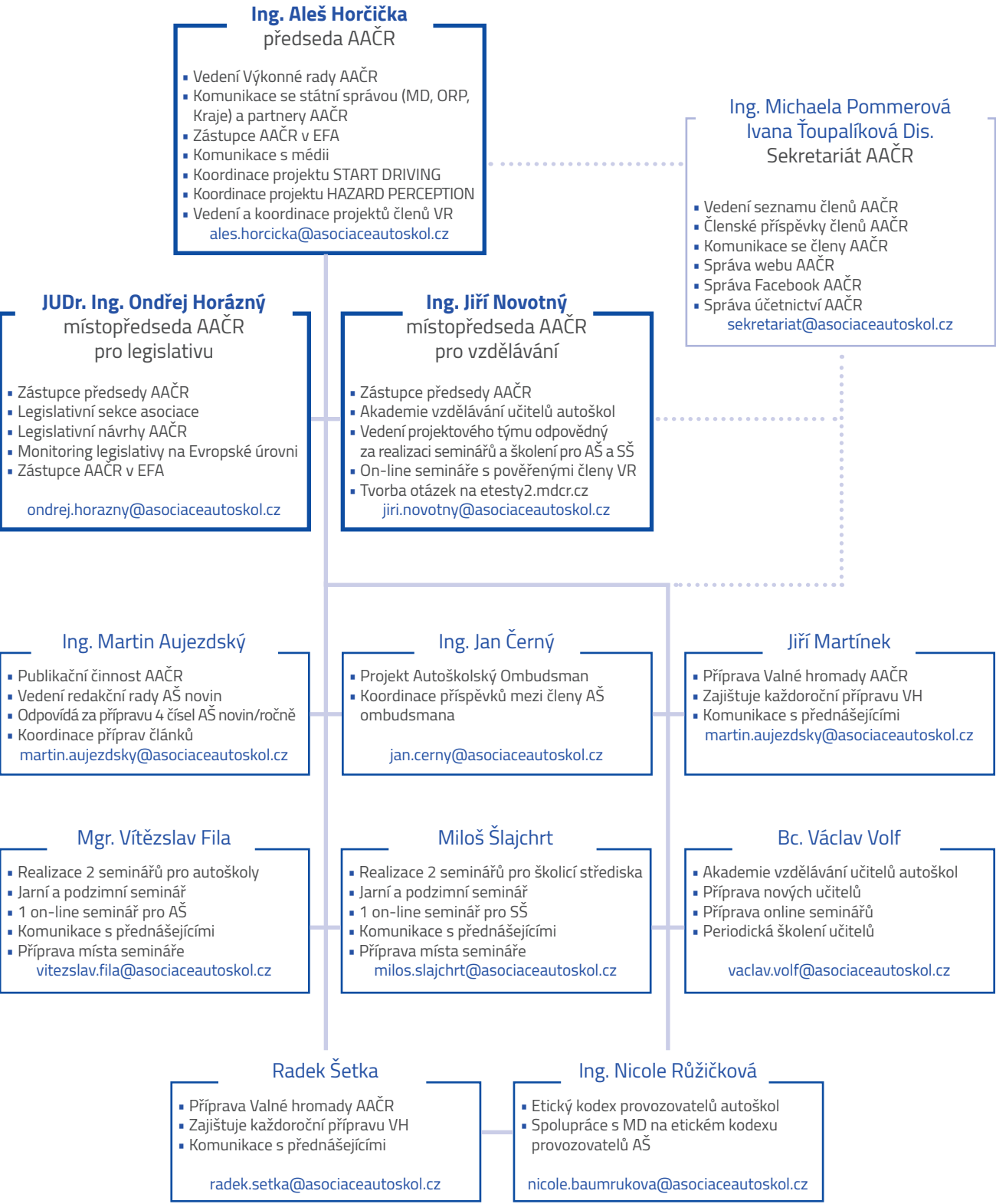
i když jsem mu sdělila, že na ni nechci a nejsem na ni připravena. Řekl, že ho to nezajímá a i tak mě přihlásil. Po nevydařené zkoušce jsme se sešli před magistrátem a sdělil mi, že dokud neudělám v autoskole tři testy a nezavrším to úspěšně zakončenou zkouškou z testů nebolí pravidel silničního provozu, nechce o mně ani slyšet. Mimo to má tedy v ceníku 10 hodin navíc zadarmo, které u nic mám stále nevyužitě. Kdy jsem id nej ani nebyla obeznamenána, že jízdy se dělají do 7 dnů od první zkoušky, kdy mě nenaučil ani parkovat. Od těch testů jsme spolu nijak nekomunikovali a počítala jsem s tím, že dokud se tedy na testy poradně nenaucím a neudělám ty tři testy v autoskole, že na zkoušku nemůžu. Po měsíci mi přišla z ničeho nic sms, že jsem opět přihlášena na zkoušku a to už jsem se nenechala, ohradila se a i přes nevhodné jednání sekretariátu, což je přítelkyně mého instruktora/ředitele autoškoly, jelikož je totez, tak jsem naštěstí na zkoušku nesla. Rozhodla jsem se autoskolu změnit. Na sms mi vždy slečna odpovídala, ale jakmile jsem je požádala o přístupné dokumenty do jiné autoškoly, tak jsem bez odpovědi a telefon mají vypnutý. Volala jsem dvakrát a volat ještě budu příští týden v úterý v jejich otevírací hodiny. Upřímně nevěřím tomu, že se s nimi domluví. Každopádně toto jednání mi určitě nepřijde v pořádku a chci to řešit dál, až s nimi nebudu mít nic společného. Co byste mi, prosím, poradil, abych mohla autoskolu začít delat jinde a konečně ji dokončit? Z webu autoskolsky-ombudsman.cz Ing. Jan Černý, Ing. Martin Aujezdský členové Výkonné rady AAČR

Výkonná rada AAČR

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

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

Ing. Aleš Horčíčka



Projekty Asociace Autoškol ČR:



www.autoskolsky-ombudsman.cz



www.startdriving.cz



www.noveotazky.cz

Mezinárodní spolupráce Asociace Autoškol ČR:



www.efa-eu.com

Spolupracujeme s partnery:



www.platformavize0.cz



www.skoda-auto.cz



www.gasnet.cz



Záštita ředitele služby dopravní policie projektu
START DRIVING

Vydává: Asociace autoškol ČR, z.s., 130 00 Praha 3, Čajkovského 1
www.asociaceautoskol.cz | e-mail: asociace@autoskol.cz | telefon: 777 281 212