

Autoškolské noviny



Prosinec 2013

Vydává : Asociace autoškol ČR, o.s. 130 00 Praha 3, Čajkovského 1

www.autoskol.cz

e-mail : asociace@autoskol.cz

Mobil : 739 093 643

Telefon : 222 722 821

Vážení kolegové a kolegyně,

minulý měsíc proběhla valná hromada Asociace autoškol. Původně jsme slibovali jako bonus účastníkům valné hromady nejnovější publikaci „Zákon o silničním provozu s komentářem“ autorů JUDr. Bušty a JUDr. Kněžínka. Vzhledem ke zpoždění v tisku se výkonná rada rozhodla, že publikace bude zaslána všem aktivním členům, kteří nejpozději na valné hromadě uhradili členský příspěvek.

Dozvíte se také:

- jak jsme se nesloučili*
- co bylo na valné hromadě*
- jak je to s řízením traktorů s řídičským oprávněním skupiny C a CE*
- jak se bude nově hodnotit ovlivnění návykovou látkou*
- nová publikace BESIPU*
- poplatky školicích středisek*
- proč se smí legálně podnikat za podnákladové ceny*

Příjemné prožití Vánočních svátků, bohatou nadílku a vše dobré v roce 2014 Vám přeje

Výkonná rada AA ČR

Členský příspěvek pro rok 2014

Ing. Jan Černý, člen VR AA ČR o.s.

Valná hromada schválila dne 15.11.2013 členský příspěvek na rok 2014 ve výši **2000,- Kč**. Jednou z povinností člena AA ČR, o.s. je včasné zaplacení členského příspěvku. Z těchto prostředků je financována činnost AA ČR. Včasným zaplacením příspěvku pomůžete zkvalitnit naši činnost.

Výkonná rada proto žádá všechny členy AA ČR, o.s. aby **členský příspěvek uhradili co nejdříve, pokud možno prosíme, abyste tak učinili do 31.3.2014.**

Od 1.12.2013 Asociace autoškol používá nový běžný účet u banky Fio banka, a.s.

Platbu členského příspěvku proveďte, prosím, **převodem na běžný účet číslo 2400506624/2010 u Fio banky, a.s.** Jako **variabilní symbol** použijte své **5 místné členské číslo**, uvedené na Vaší členské kartě, popř. u vašeho jména a adresy na štítku na obálce Autoškolských novin nebo na složence. Dodržením těchto instrukcí usnadníte identifikaci a zaevidování vaší platby.

V tomto čísle AŠ novin najdete předtištěnou složenku, na které je Vaše členské číslo již jako variabilní symbol uvedeno. **Přesto vyzýváme členy o provedení platby výhradně převodem z účtu podle výše uvedených pokynů.** Usnadníte tak zaevidování Vaší platby a předejdete omylům.

Valná hromada Asociace autoškol 2013

JUDr. Ing. Ondřej Horázný

Dne 5.11.2013 proběhla na tradičním místě v Pardubicích valná hromada. Kromě povinného programu, jako je zpráva o činnosti, zpráva o hospodaření apod. se valné hromady zúčastnilo několik hostů:

- Míra Lisý a Roman Jakovec nás seznámili s projektem „Bezpečně na motorce“, přičemž nám byla nabídnuta spolupráce v oblasti výcviku řidičů motocyklů
- Pavel Greiner nám představil nově vzniklé občanské sdružení „Asociace zkušebních komisařů autoškol a dalších pracovníků na úseku registru řidičů“, která má webové stránky www.zkusebnikomisari.cz
- Ing. Petr Mazánek prezentoval nový program „Moje autoškola“ pro evidenci a řízení autokoly. Ti, kdo se neúčastnili valné hromady, se mohou podívat na www.moje-autoskola.cz popřípadě si s autorem domluvit individuální prezentaci na emailu: info@moje-autoskola.cz

Na valné hromadě přišla na přetřes i otázka sloučení Asociace autoškol a PSA. Na jaře jednání uvázla na mrtvém bodě, když jsme jednali o tom, jak se sloučit a zástupci PSA najednou zjistili, že nevědí, jestli to chtějí. Byly zcela promarněny desítky hodin jednání zástupců obou stran. Celý problém byl ve stanovách PSA daných kompetencí jejich orgánů.

Pro informaci: valná hromada PSA 2013 přijala toto usnesení:

„pokračovat v jednání s AA vedené k případnému sloučení v případě shodných stanovisek obou společenství“

Naše stanovisko v usnesení naší valné hromady 2013 je na rozdíl od výše uvedeného přímočaré:

„pokračovat v jednání s PSA ČR o sloučení obou sdružení“

Tedy žádné případné, případně apod. Je jasně řečeno ANO. Míč je nyní na straně PSA. V tomto směru jsem předsedovi PSA Jiřímu Myšákovi zaslal email s textem našeho usnesení. Více v článku Aleše Horčíčky.

Usnesení z Valné hromady Asociace autoškol ČR, o.s. ze dne 15.11.2013 v Pardubicích:

Dne 15.11.2013 se v kulturním domě Dukla v Pardubicích konala Valná hromada AA ČR, o.s.. Na jednání bylo přítomno **56** členů AA.

Na jednání byla přednesena zpráva o hospodaření a zpráva o činnosti, ve které byla zhodnocena činnost za uplynulý rok.

Usnesení VH:

VH bere na vědomí:

- zprávu o činnosti za uplynulé období
- vstup AA ČR o.s. do EFA

VH schvaluje:

- zprávu o hospodaření za uplynulé období
- výši příspěvku pro rok 2014 **2000,- Kč** splatných do **31.3.2014**

VH ukládá VR:

- pokračovat v jednání s MD ČR ve věci věcného záměru nového zákona o autoškolách, případně novelizaci zákona č. 247//2000 Sb.
- pokračovat v jednání s PSA ČR o sloučení obou sdružení
- aktivní účast na práci EFA

Toto usnesení bylo schváleno 55 přítomnými členy AA ČR, jeden se zdržel hlasování.

Podrobný zápis z jednání Valné hromady je k dispozici u Výkonné rady.

Jak jsme se nesloučili

Ing. Aleš Horčíčka

Časová retrospektiva (ne)sloučení dvou nejvýznamnějších profesních organizací v oboru autoškolství v České Republice

9.11.2012 – Valná Hromada Asociace Autoškol - Pardubice

V závěru roku 2012, při již tradičním konání valné hromady Asociace Autoškol, zazněla opětovná myšlenka sloučit dvě nejvýznamnější profesní organizace zabývající se autoškolstvím a zvýšit tak tlak a váhu hlasu zástupců autoškol při jednání s Ministerstvem Dopravy ČR. Snahou bylo nejen zvýšit počet členů jednoho aktivního sdružení, ale hlavně se aktivně účastnit změn v dlouhodobě neúnosném stavu českého vzdělávání řidičů... Tomuto předcházelo zcela spontánní vystoupení jednoho z členů Profesního společenství autoškol na jejich Valné hromadě, kde právě tato myšlenka zazněla.

Hlasováním bylo jednomyslně dáno pověření členům Výkonné rady a předsedovi AAČR jednat s vedením PSA o sloučení obou organizací. Úkolem Výkonné rady tedy bylo projednat s členy vedení PSA hlavně technologii sloučení (tedy jak, za kolik, s jakým názvem, finanční a právní organizací, atd.) a toto vše pokud možno připravit na jednání společné Valné hromady obou sdružení v roce 2013, kde by se mohli všichni členové obou sdružení vyjádřit hlasováním o tom, zda se sloučit či nesloučit a samozřejmě též ustanovit nové vedení jednotné organizace.

10.12.2012 – Výkonná rada Asociace Autoškol – ČR - Praha

(zde nabízíme část Zápisu z výkonné rady, kde jsme již měsíc po konání Valné hromady začali jednat a věnovat většinu jednání prosám sloučení s PSA)

Zápis z jednání VR AAČR

Datum a místo konání: 10.12.2012, Praha

Přítomni : JUDr. Ing. Horázný, Ing. Černý, Ing. Horčíčka, Martínek, Šlajchrt, Mgr. Šimůnek, Bc. Aujezdský,

Omluveni: Bc. Horníčková, Křišťan, Bc. Aujezdský

1. Příprava na jednání o sloučení s PSA

- Návrh: Horázný, Horčíčka, Šlajchrt – souhlas – zápisy Černý
- Otázky – mantinely
 1. Cí subjektivita se zachová?
 - Naše IČO?
 - Název:
 - Asociace autoškol ČR nebo
 - Komora autoškol ČR – zkrácený název
 - Komora autoškol a školicích středisek řidičů ČR – plný název
 - Registrace domény:
 - www.komoraautoskol.cz
 - www.komora-autoskol.cz
 2. Sídlo: Reálné místo – dotace?
 - Reálná osoba – sekretář
 3. Orgány – VR – kolik členů
 - Struktura - 12 členů
 - Předseda
 - 2x místopředseda
 - 9 členů
 - Sekce
 - Legislativní
 - Vzdělávací
 - Výkonná
 - Střední školy

22.02.2012 – Výkonná rada Asociace Autoškol – ČR – Praha

(do konání této výkonné rady, jsme připravovali další postup ke sloučení obou sdružení a hlavně se věnovali „návrhu zákona“, který se velmi aktivně připravoval na MDČR a znamenal by radikální změny v autoškolství v ČR, detaily z jednání přináší níže uvedený zápis)

Zápis z jednání VR AAČR

Datum a místo konání: 22.2.2013, Praha

Přítomni : JUDr. Ing. Horázný, Ing. Černý, Ing. Horčíčka, Martínek, Šlajchrt, Křišťan

Omluveni: Bc. Aujezdský, Mgr. Šimůnek

Nepřítomni: Bc. Horníčková,

1. Sloučení sdružení:

- Stanovy
- Doména nového webu
- Sídlo – reálná adresa – ideálně na škole + schránka
- Orgány – VR 12 členů, předseda + 2 místopředsedové a 9 členů
- Kooptace + volby za rok na další VH
- V březnu společné jednání + příprava VH bude 21.3. od 10 h každé sdružení zvlášť + odpoledne společné jednání obou sdružení, termín slučovací VH 31.5 + 30.5 den předtím schůze obou výborů.

Z výše uvedeného Zápisu z jednání VR AAČR je více než zřejmá naše snaha připravit slučující valnou hromadu již na závěr května roku 2013, tak abychom ještě před započítáním letních prázdnin znali výsledek našich snah a na podzim roku 2013 se již mohli věnovat práci v novém společném sdružení.

21.03.2012 – Výkonná rada Asociace Autoškol – ČR – Praha

(Toto společné jednání výkonných pracovníků obou sdružení se jevílo jako nejdůležitější pro celý proces sloučení obou organizací. Bohužel tomuto jednání předcházela poměrně nečekaná veřejně přístupná diskuze na webu PSA ČR, která je stále přístupná zde:

[http://demo.profiautoskoly.cz/.](http://demo.profiautoskoly.cz/))

Zápis z jednání VR AAČR + PSA ČR

Datum a místo konání: 21.3.2013, Praha

Přítomni - za AA ČR: JUDr. Ing. Horázný, Ing. Horčíčka, Martínek, Aujezdský, Ing. Černý, Bc. Šimůnek, Křišťan

- za PSA: Ing. Myšák, Pachman, Ing. Peřina, Tuček, PaedDr. Zma, Benda, Ing. Chmela, Zdražilová, Ing. Číhal

Společné jednání s interpretací myšlenek, které tam zazněly:

Řízením schůze byl pověřen J. Myšák z PSA s ohledem na změnu postoje ze strany PSA.

V PSA proběhla vnitřní debata, neboť PSA prý chtěli znát názory svých členů. Pokusili se dát dohromady návrh stanov společného sdružení. Stanovisko z minulé schůzky je potřeba dopracovat. V případě zániku PSA by se odvedly peníze státu.

Ze strany PSA padl návrh, aby vznikla nová organizace s novým IČO, což ale se jeví složitějším z hlediska zákona o sdružování občanů. Dále dojde ke snížení počtu členů, neboť by byl nutné individuální vstup stávajících členů do nového sdružení.

Při sloučení se členové obou sdružení automaticky stanou členy nově vzniklého sdružení „Komora autoškol“, v případě nového IČO by vše bylo podstatně složitější a v takovém případě by nebyla zachována kontinuita činnosti obou sdružení.

Bylo by dobré říci si klady a zápory záměru spojení obou sdružení.

Mělo by být společným zájmem vytvořit jedno silné sdružení, optimální by bylo povinné členství v povinné Komoře. Ale to není v tuto chvíli reálné. Zájmy obou sdružení jsou většinou společné. Hlavní zájem AA ČR není vstup do mezinárodních společenství. Je třeba dále také řešit i členství v Hospodářské komoře (vysoké poplatky).

Na problém sjednocení se narazilo v r. 2007 a pak loni, kdy vznikla Liga autoškol. Smyslem byla deklarace, že hlavní hráči na trhu se spojili a na ostatní se nebude brát takový ohled.

Je možné, že po „sloučení“ může dojít k poklesu členské základy. Návrh dělat po nějakou dobu činnost společně a pak lze jednat o sloučení. Zpět pak není cesta.

Neřeší se problematika financí jednotlivých sdružení, je nebezpečí poznámek typu co se udělalo s penězi sdružení. Společné vystupování je určitě kladným přínosem. Předání problematiky zkušek zkušební organizaci je cesta k zániku současných autoškol. Ovšem počet angažujících se AŠ je stále menší, což je důsledek snadné dostupnosti potřebných informací. Je tlak na privatizaci státní činnosti a tím i zdražení služeb. Navíc dnes ani není snaha o debatu o legislativě. Proto by byla vhodná silná organizace.

IČO – prověřit možnost převzetí závazku, další možností je znovu oživit ligu autoškol nebo založit nové sdružení (předsedové = přípravný výbor). Pak by bylo nutné vytvořit nové vedení nového sdružení.

Kompetence výkonné rady AA ČR, o.s. dané stanovami jsou větší než výkonného výboru u PSA. Musí být jasně znatelné, jaké jsou kompetence vedení obou sdružení.

Stanovy AA – zodpovědnost mezi dvěma valnými hromadami má výkonná rada, je stanoveno, co nemůže výkonná rada rozhodnout.

Nové o.s. by mohlo vést k odstranění určité rivality, bylo by zcela nové sdružení, muselo by dojít k zániku obou stávajících sdružení.

Návrh – vytvořit pracovní skupiny, které by připravili potřebné podklady (stanovy, účetnictví atd.). Je vhodné pokračovat ve formátu 3+3. PSA dopracuje svoji verzi Stanov a pošlou jí AA. Nutno vyřešit problém využití peněz PSA pro vzdělání (Ondra).

Termín setkání formátu 3+3: 13.-14.5. Kostelecká Lhota (u Kostelce nad Orlicí) v 16.30 hod. hostinec U Hubálků.

V případě nového sdružení musí být vytvořen přípravný výbor, který vše připraví a na VH odstoupí a zvolí se nové vedení. Pro zajištění kontinuity by bylo vhodné, aby ve vedení nového sdružení byli členové stávajících sdružení.

25.04.2013 – Výkonná rada Asociace Autoškol – ČR – Praha

(již v tuto chvíli bylo jasné, že se zřejmě na straně PSA udál nějaký vnitřní problém, protože někteří členové vedení nám deklarovali snahu se sloučit, ale oficiálně nebyly konány žádné kroky nutné pro další spolupráci, jedinou informací jsme obdrželi až na místě jednání výkonné rady telefonem, viz níže...)

Zápis z jednání VR AAČR

Datum a místo konání: 25.4.2013, Praha

Přítomni : JUDr. Ing. Horázný, Ing. Horčíčka, Martínek, Šlajchrt, Bc. Aujezdský, Mgr. Šimůnek, Křišťan

Omluveni: Ing. Černý, Bc. Horníčková

Sloučení sdružení: telefonická informace od p. Myšáka – v tuto chvíli se nepokračuje do VH PSA

Dopis předsedovi PSA po přerušení jednání:

Vážený pane předsedo,

Výkonná rada Asociace autoškol Vám po předchozím projednání zasílá stanovisko k poslednímu vývoji jednání o sloučení obou sdružení.

Výsledkem jednání mezi oběma sdruženími je situace, kdy na oficiálním jednání je deklarována snaha obou stran o sloučení. Vzápětí jsou na oficiálním webu jednoho účastníka jednání publikovány názory osob, které se jednání zúčastnily. V těchto názorech je sloučení těchto sdružení zpochybňováno. Vzhledem k tomu, že se jedná o členy výkonného výboru, nelze tyto názory považovat pouze za jejich soukromý názor. Tudíž z toho lze dovodit zpochybnění smyslu celého jednání. Zůstává otázkou, proč tyto svoje názory dotyční nemají odvahu vyslovit přímo na tomto jednání.

Vzhledem k tomu, že v usnesení z valné hromady PSA je uvedeno, že mandát výkonného výboru je k jednání o „případném sloučení“, zdá se, že výkonný výbor PSA má poměrně široké pole k jednání od uzavření dohody ke spojení až po odmítnutí spojení. S ohledem na vývoj situace Vám tímto sděluji, že naše výkonná rada má mandát z valné hromady jednoznačný, tedy „ke sloučení“. Z výše uvedeného vyplývá, že mandát Výkonné rady AAČR a Výkonného výboru PSA byl k předložení společných představ „technologie“ sloučení. Dle našeho názoru jsme měli všem členům obou sdružení na společné Valné hromadě představit technologii spojení s veškerými klady i zápory těchto kroků. Následně by nezávislým hlasováním obě dvě členské základny rozhodly o tom, zda se obě sdružení spojí či nespojí. Na posledních třech jednáních se neustále „točíme v kruhu“, kdy z Vaší strany neřešíme technologii spojení, ale názory jednotlivých členů Výkonného výboru PSA o tom zda se sloučit či nesloučit.

Výkonná rada AAČR se rozhodla svoji aktivitu směřující ke sloučení obou sdružení přerušit a další aktivitu ponechat na straně PSA. Veškerá problematika a „technologie“ sloučení byla podle našeho názoru již projednána. Následovat mělo zejména odsouhlasení stanov a naplňování valných hromad obou sdružení společně na jednom místě. Vzhledem k nastalé situaci sice deklaruje ochotu v jednáních pokračovat, ale nikoli za podmínek vzájemné nedůvěry, podezírání a osobních urážek.

Pane předsedo, děkujeme Vám tímto za Váš seriózní přístup k věci. Současně Vám sdělujeme, že naplánovaného dvoudenního jednání se nebudeme účastnit. Případné další jednání má podle našeho názoru smysl až teprve tehdy, pokud bude jednoznačně deklarována vůle ke sloučení obou společenstev.

Odpověď výkonného výboru PSA:

Pane předsedo, výkonná rada AA ČR,

prostudovali a projednali jsme vaše stanovisko k vývoji jednání o sloučení našich obou občanských sdružení v jedno. Vaše rozhodnutí o přerušení dalších jednání, které zdůvodňujete „točením se v kruhu“, bereme na vědomí. K vámi uváděným důvodům tohoto kroku je třeba z naší strany připojit následující.

Výklad usnesení VH PSA nechejte na členech PSA, stejně jako problematiku výkladu stanov PSA a kompetenci orgánů PSA.

Pro jednání o sloučení jsme očekávali dohodu o vzájemné shodě a věcných cílech jednotného občanského sdružení, včetně nástrojů jejich realizace, kterou následně předložíme ke schválení členské základně na VH. Obecná deklarace – pracovat ve prospěch autoškol – je bez konkretizace obsahu zcela prázdná. Bez jejího věcného naplnění konkrétními dílčími kroky je k ničemu. Z dosavadních jednání a návrhů z vaší strany nevyplývaly žádné konkrétní programové cíle ve prospěch provozovatelů autoškol.

K diskusi vedené na našich webových stránkách je třeba podotknout, ve smyslu tamtéž uvedeného základního dopisu PSA, že základním principem, psaným i nepsaným, v činnosti PSA je princip vnitřní demokracie společenství. K tomu patří i otevřená diskuse s členskou základnou, na jejímž základě potom vznikají oficiální stanoviska PSA ČR.

Je zarážející, že názory z naší diskuse uvnitř společenství vás vedou k závěrům o nedůvěře, podezírání a osobních urážkách. Tyto materiály byly určeny k vnitřní diskusi, nikoli jako stanovisko navenek. Z našeho pohledu bychom zcela stejně museli hodnotit vaše oficiální sdělení ve věci vaší aktuální členské základny, lépe řečeno neochotu spolupráce v této oblasti a naopak zneužití námi uveřejněného seznamu členů PSA, k označení některých provozovatelů autoškol organizovaných tzv. „pod obojí“, a pro další jednání podaná zcela nic neříkající informace o stavu členské základny AA. Nebo také vaše vysvětlení našich vnitřních materiálů PSA, např. stanov, usnesení Valné hromady apod. Naším cílem nebylo a není řešení co nejrychlejší technologie sloučení, ale vyhledání společných věcných zájmů ve prospěch podnikatelské činnosti členské základny a vytvoření podmínek pro nárůst dobrovolné angažovanosti dosud neorganizovaných provozovatelů autoškol v jednotně silné a na venek vystupující organizaci hájící především tento segment podnikatelské činnosti. To vše při přísném dodržování vnitřních demokratických norem jednání.

Závěrem musíme konstatovat, že myšlenka jednotného společenství provozovatelů autoškol a školicích středisek je asi správná, ale má-li dojít ke spojení dosavadních společenství, musí obsahovat jednotný společný programový základ a cíle. V tomto z našeho pohledu nebyla dosažena shoda a také tento závěr bude předložen výkonným výborem na Valné hromadě PSA ČR členské základně.

Komentář:

Naší snahou při vytváření tohoto článku do Autoškolských novin bylo oprostít se od subjektivního hodnocení problematiky (ne)sloučení s PSA, ale spíše přinést a ukázat čtenáři určitou reálnou retrospektivu uplynulého jednání v letech 2012 a 2013. Do článku lze těžko implementovat a vyjádřit počet telefonátů a dalších osobních jednání, které jsme sloučení věnovali, nehledě na cesty a osobní věnovaný čas členů Výkonné rady. Věříme, že z výše uvedeného článku je vidět naše úsilí a snaha vytvořit podmínky pro slučující valnou hromadu obou sdružení, kde by všichni členové obou sdružení mohli rozhodnout o tom, zda sloučení provést či neprovést. Bohužel k této slučující valné hromadě ani nedošlo a dle našeho názoru je nyní tzv. „míč na straně vedení PSA“ nebo řadových členů této organizace...

Jak je to s řízením traktorů, aneb kam se chodí informovat občan?

JUDr. Ing. Ondřej Horázný

Začátkem roku 2013 jsme se v oběžníku ministerstva dopravy dozvěděli tyto informace:

Citace z oběžníku:

Skupina C a C+E

Zápis do řidičského průkazu související se získáním řidičského oprávnění pro skupiny vozidel C a C+E v období od 1. 1. 2001 do 18. 1. 2013.

Držitel řidičského oprávnění k řízení skupiny vozidel C+E je, podle současného výkladu zákona č. 361/2000 Sb., oprávněn také k řízení vozidel zařazených do skupiny vozidel T; držitel

řidičského oprávnění k řízení skupiny vozidel C je oprávněn k řízení vozidel zařazených do skupiny vozidel T, přičemž největší povolená hmotnost přípojného vozidla nepřevyšuje 750 kg.

Tento rozsah řidičského oprávnění ve vztahu ke skupině vozidel T, zůstane uvedeným držitelům zachován i po 19.1. 2013 s účinkem na území ČR.

Při vydávání nových řidičských průkazů se výše uvedenému **držiteli** řidičského oprávnění skupiny vozidel C+E provede záznam do řidičského průkazu i o skupině T, kde bude jako datum vzniku uvedeno datum získání řidičského oprávnění C+E.

V případě, že je řidič držitelem **pouze** řidičského oprávnění skupiny vozidel C, provede se příslušné omezení do položky 14 v následujícím znění: „**T s přívěsem do 750 kg**“

Samozřejmě nastala otázka, co má dělat řidič, kterému bylo uděleno řidičské oprávnění pro skupinu C před 19.1.2013 a nyní by chtěl řídit traktor s přívěsem, jehož maximální přípustná hmotnost bude přesahovat 750 kg. Na tuto otázku nám nikdo nebyl schopen odpovědět. Rozšíří si oprávnění na skupinu C+E? To prý ne. Udělá si něco jako T+E? No to je úplná pitomost! Nějaká doplňovací zkouška? Není to v zákoně!

Nyní jsme se zcela náhodou dozvěděli, že ministerstvo dopravy již 4.10.2013 tento zapeklitý problém vyřešilo! Aniž by byla změněna jediná čárka v zákoně, plachta se přehodila z pravoboku na levobok a jde to! Čtete prosím zde autentický text, jak byl dne 4.10.2013 rozeslán „**Mým národům**“, pardon, „**všem obecním úřadům obcí s rozšířenou působností**“ a dán na vědomí „**krajským úřadům**“. Jenom tam z toho „na vědomí“ vypadlo „**autoškolám**“, či „**Asociaci autoškol**“. Vzhledem k tomu, že se jedná o metodický pokyn, nazvaný „**usměrnění činnosti**“, lze očekávat, že se jím budou obecní úřady řídit.

Má to jeden háček. Jak se to občan dozví? Pokud chce někdo řídit traktor, kam se půjde zeptat? Na úřad nebo do autoškoly. No většina do autoškoly, eventuálně u kamarádů v hospodě. Impuls k tomuto článku dal jeden z kolegů, u něhož si jeden řidič zcela zbytečně rozšiřoval řidičské oprávnění na skupinu T, ačkoli měl skupinu C a mohl si za stejné peníze opatřit oprávnění C+E, které by pro něho bylo podstatně užitečnější. Kolegy nyní bude vypadat jako lump, který to žadateli neřekl, byť toto usměrnění již existovalo. Ano, je to otázka informací!

Již jsem komunikoval s ředitelem odboru provozu silničních vozidel ing. Pokorným a bylo mi přislíbeno, že budeme informováni i o takovýchto materiálech k řidičským oprávněním.

Text „Usměrnění činnosti“:

Váš dopis značky / ze dne /	Naše značka 4433/2013-160-RP/1	Vyřizuje / linka Janovcová Kateřina / 225131461	Praha 4.10.2013
--------------------------------	--	---	---------------------------

Věc: Usměrnění činnosti - skupina řidičského oprávnění T

Vážené kolegyně a kolegové,

za účelem sjednocení postupu při zápisu skupin řidičského oprávnění C+E (udělená po datu 19. 1. 2013) a T do řidičského průkazu, uvádíme následující stanovisko.

Řidič, který získal řidičské oprávnění skupiny C v období od 1. 1. 2001 do 18. 1. 2013, je oprávněn řídit i traktory, v daném případě ale pouze v rozsahu řidičského oprávnění skupiny C, tj. s přípojným vozidlem o největší povolené hmotnosti do 750 kg. Tuto skutečnost i s příslušným omezením zaznamenáváte v současné době do řidičských průkazů stanovenými zápisy.

Za předpokladu, že výše uvedený řidič rozšíří své řidičské oprávnění skupiny C o skupinu řidičského oprávnění C+E po 19.01.2013, kdy nabyl účinnosti zákon č. 297/2011 Sb., kterým byl novelizován zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, je Ministerstvo dopravy toho názoru, že řidič je na základě řidičského oprávnění skupiny C+E oprávněn k řízení traktorů

i s přípojným vozidlem, jehož největší povolená hmotnost převyšuje 750 kg, tj. plnohodnotné skupiny T.

K danému závěru nás vede skutečnost, že řidič, kterému bylo uděleno řidičské oprávnění skupiny C v rozhodném období od 1. 1. 2001 do 18. 1. 2013, je oprávněn k řízení traktorů s omezením na přípojná vozidla o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg. Tím, že rozšířil své řidičské oprávnění skupiny C o skupinu C+E získal možnost řídit přípojná vozidla o největší povolené hmotnosti převyšující 750 kg a dle názoru Ministerstva dopravy i ve vztahu k traktorům, které byl již oprávněn řídit, i když v omezeném rozsahu týkajícím se přípojného vozidla. Pro možné získání řidičského oprávnění skupiny C+E žadatel o tuto skupinu řidičského oprávnění musel absolvovat výuku a výcvik v autoškole a složit zkoušku z odborné způsobilosti na jízdní soupravě. Úspěšným absolvováním zkoušky na jízdní soupravu skupiny C+E prokazuje dostatečné znalosti a dovednosti v řízení.

Na základě udělení řidičského oprávnění skupiny C+E by se ve vztahu k zaznamenanému řidičskému oprávnění skupiny T (s omezením na přípojná vozidla) nejednalo o nové udělení řidičského oprávnění skupiny T, **ale pouze o zrušení omezení** týkající se přípojných vozidel, tj. záznam o omezení na přípojná vozidla by byl odstraněn.

Ministerstvo dopravy je toho názoru, že pokud by výše uvedené nebylo řidiči umožněno, tak pro získání plnohodnotného řidičského oprávnění skupiny T by musel absolvovat celou výuku a výcvik v autoškole a složit zkoušku z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel pro skupinu T, což Ministerstvo dopravy považuje za nepřijatelné.

Závěrem uvádíme, že se objevují případy, kdy jsou prováděny úpravy zápisu u skupiny řidičského oprávnění T u řidičů, kteří získali zmíněné řidičské oprávnění podle vyhlášky č. 87/1964 Sb., o řidičských průkazech tj. do 31. 12. 2000. Tímto právním předpisem bylo stanoveno v § 2 odst. 4, že řidičské oprávnění skupiny C opravňuje k řízení motorových vozidel skupiny T (plnohodnotná). Na základě této skutečnosti byla žadatelům skupiny C zároveň udělována i skupina T, kdy v registru řidičů je uvedena tato skupina řidičského oprávnění s číslem příslušného protokolu (totožným se skupinou C). Zde je nutné při vydávání řidičských průkazů po 19. 1. 2013, tuto skupinu řidičského oprávnění ponechat v daném rozsahu a žádným způsobem není možné jí omezit ve vztahu k přípojným vozidlům. V opačném případě (záznam u skupiny T s omezením na přípojná vozidla o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 750 kg), by byla ze strany obecního úřadu obce s rozšířenou působností neoprávněným způsobem dotčena práva držitele řidičského oprávnění řídit motorová vozidla zařazená do skupiny T (plnohodnotná).

„Analytický přístup“ při posuzování ovlivnění řidiče jinou návykovou látkou

JUDr. Ing. Ondřej Horázný

Vláda připravila nařízení k provedení § 5 odst. 2 písm. b) zákona o silničním provozu, jak to předpokládá v bodě 20 zákon č. 233/2013 Sb., který upravuje otázku alkoholu a jiných návykových látek.

Zde se můžete již nyní seznámit s návrhem nařízení, které by mělo být v dohledné době schváleno:

Návrh

NAŘÍZENÍ VLÁDY

ze dne 2013

o stanovení jiných návykových látek a jejich limitních hodnot, při jejichž dosažení v krevním vzorku řidiče se řidič považuje za ovlivněného takovou návykovou látkou

Vláda nařizuje podle § 137 odst. 1 k provedení § 5 odst. 2 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění zákona č. 233/2013 Sb.:

§ 1

Stanovení jiných návykových látek a jejich limitních hodnot

(1) Stanovují se tyto jiné návykové látky a jejich limitní hodnoty, při jejichž dosažení v krevním vzorku řidiče se řidič považuje za ovlivněného takovou návykovou látkou:

Mezinárodní nechráněný název návykové látky v českém jazyce	Limitní hodnota návykové látky v krevním séru (ng/ml)
Delta-9-tetrahydrokanabinol (9-THC)	2
Methamfetamin	25
Amfetamin	25
3,4-Methylendioxyamfetamin (MDMA)	25
3,4-Methylendioxyamfetamin (MDA)	25
Benzoylkegonin	25
Kokain	25
Morfin	10

(2) Krevním vzorkem se pro účely tohoto nařízení rozumí krevní sérum oddělené z odebrané krve řidiče.

§ 2

Účinnost

Toto nařízení nabývá účinnosti patnáctým dnem po jeho vyhlášení.

Výňatek z důvodové zprávy:

1.2 Definice problému

Dne 17.08.2013 nabyla účinnosti novela zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (dále jen „zákon o silničním provozu“), která v § 5 odst. 2 písm. b), věta za středníkem, ve spojení s § 137 odst. 1 tohoto zákona obsahuje zmocnění k vydání nařízení vlády, jímž mají být stanoveny jiné návykové látky a jejich limitní hodnoty, při jejichž dosažení v krevním vzorku řidiče se řidič považuje za ovlivněného takovou návykovou látkou.

V důsledku absence navrhovaného nařízení vlády není možné ustanovení § 5 odst. 2 písm. b), věta za středníkem, v praxi vůbec použít a je tak nutné postupovat podle právního stavu platného před účinností novely, což je v rozporu s úmyslem zákonodárce. Podle zákona o silničním provozu účinného do 16.08.2013 platilo, že řidič nesmí řídit vozidlo nebo jet na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo užití návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití návykové látky, kdy by mohl být ještě pod jejich vlivem.

Postup odhalování případného spáchání přestupku řízení pod vlivem návykové látky byl a dosud stále je následující: příslušník Policie ČR na základě podezření, že je řidič pod vlivem jiné návykové látky, řidiče vyzve k orientační zkoušce slin pomocí detekční sady Drugwipe 5+, případný pozitivní výsledek takto provedené orientační zkoušky ještě bezpečně neprokazuje přítomnost konkrétní návykové látky v organismu a neprokazuje, že řidič je návykovou látkou skutečně ovlivněn. V případě pozitivního výsledku orientační zkoušky je proto podezřelý vyzván k lékařskému vyšetření s odběrem moči a krve. Tyto lékařem zajištěné vzorky jsou poté zaslány k vyšetření do specializované soudně-toxikologické laboratoře, kde se potvrzuje a upřesňuje přítomnost či absence návykových látek nejčastěji nejprve ve vzorku moči. Následně se přistupuje k analýzám krevního vzorku pomocí specifických chromatografických metod v kombinaci s hmotnostní spektrometrií a k interpretaci zjištěných nálezů, které látky byly prokázány, v jakých krevních koncentracích a zda mohly ovlivnit řidičovy ovládací a rozpoznávací schopnosti, což se provádí formou znaleckého toxikologického posudku, jehož cena je závislá na složitosti analýz. Bohužel tento znalecký posudek pouze konstatuje zjištění určitého množství zakázané látky či látek, aniž by z tohoto bylo možno učinit závěr, zda přestupce v době řízení vozidla byl či nebyl pod vlivem jiné návykové látky. K takové interpretaci je příslušný pouze znalec z oboru zdravotnictví, odvětví psychiatrie, který takto učiní opětovně formou znaleckého posudku, což obnáší další nemalé náklady. Uvedený postup je také značně časově náročný a přestupek tak mnohdy není projednán ve lhůtě jednoho roku,

což má za následek zánik odpovědnosti za přešupek a tedy nepotrestání pachatele přešupku.

S cílem odstranit tento problém přijal zákonodárce novelu zákona o silničním provozu, kterou zavedl právní domněnku, že je řidič ovlivněn jinou návykovou látkou, jsou-li v jeho krevním vzorku zjištěny návykové látky v určitém nadlimitním množství. S ohledem na právní aplikaci tohoto „analytického principu“ nebude již nadále nutná součinnost znalce z oboru zdravotnictví, odvětví psychiatrie, neboť závěr o (ne)ovlivnění pachatele přešupku se učiní na základě analýzou zjištěných hodnot návykových látek v krevním vzorku řidiče. Celé přešupkové řízení se tak výrazně urychlí i zlevní.

Analytický princip nelze z vědeckého i praktického hlediska uplatnit u všech návykových látek, lze jej však zavést u těch nejčastěji zneužívaných. Seznam těchto látek má na základě zmocňovacího ustanovení stanovit vláda svým nařízením. Vzniká tedy dvojí režim, kdy u návykových látek specifikovaných v nařízení vlády se uplatní analytický princip, u ostatních (sporadicky se vyskytujících, nebo např. u některých psychoaktivních složek léčiv) se bude postupovat dle dosavadní praxe, tedy cestou znaleckého posudku znalce z oboru zdravotnictví, odvětví psychiatrie. K dosažení výše uvedeného cíle zákonodárce je tedy nezbytné, aby vláda svým nařízením zákonné zmocnění naplnila.

Zvláštní část odůvodnění:

K § 1 odst. 1

Terminologie

V souladu se zákonným zmocněním se v odstavci 1 stanovují jiné návykové látky a jejich limitní hodnoty. Termín jiná návyková látka je legislativní zkratkou obsaženou v § 5 odst. 1 písm. g) zákona o silničním provozu, který toto nařízení vlády provádí, a rozumí se jím návyková látka jiná než alkohol, přičemž je potřeba vycházet z definice návykové látky uvedené v § 2 odst. 1 zákona o návykových látkách. Zákon o návykových látkách obsahuje taxativní výčet omamných a psychotropních látek, které jsou pro účely zákona o návykových látkách považovány za návykové (dle novely zákonem č. 273/2013 Sb. je s účinností k 01.01.2014 výčet svěřen nařízení vlády o seznamu návykových látek). Zákon o návykových látkách upravuje zejména zacházení s návykovými látkami, neřeší ovšem metabolismus drog při jejich užití, možnost biotransformace na metabolity a účinky původních forem spolu s vytvořenými metabolity. Pro účely zákona o silničním provozu a tohoto nařízení byla proto zvolena jiná systematika. Pro posouzení ovlivnění řidiče návykovou látkou je rozhodující přítomnost specifikované návykové látky popř. metabolitu v krevním vzorku řidiče.

Stanoven je vždy pouze mezinárodní nechráněný název INN v českém jazyce, který je sám o sobě dostatečně určitý a nezaměnitelný. Užití dalšího chemického názvu je nadbytečné a z praktického hlediska (adresáti norem jsou řidiči) nevhodné a matoucí.

Okruh látek

V nařízení vlády byly specifikovány návykové látky, které se v praxi často vyskytují a zároveň takové, které lze v krvi řidiče až do uvedených koncentračních hodnot jednoznačně prokazovat a za použití vhodných toxikologických metod co nejpřesněji kvantifikovat. Při výběru návykových látek je tedy zákonodárce veden frekvencí jejich užívání v populaci, přičemž je limitován dostupnými vědeckými poznatky a možnostmi současných analytických technologií. S dalším vědeckým rozvojem však bude možné okruh návykových látek stanovených tímto nařízením vlády rozšiřovat či modifikovat.

Z kanabinoidů přítomných v konopných drogách výrazně ovlivňuje centrální nervovou soustavu psychotropní látka delta – 9 tetrahydrokanabinol (9-THC). V současnosti se jedná o nejčastěji zneužívanou návykovou látku vedle alkoholu u nás i jinde ve světě.

Limitní hodnota této návykové látky v krevním vzorku byla stanovena na základě stanovisek odborné veřejnosti a s využitím praktických zkušeností a právní praxe (včetně judikatury) Spolkové republiky Německo. Zvažovány byly zejména tyto dvě varianty:

a) limitní hodnota 1 ng/ml – Tato hodnota byla stanovena na základě usnesení Komise pro určení limitních hodnot („Grenzwertkommission“) při Spolkovém ministerstvu pro dopravu, stavebnictví a rozvoj ze dne 20.11.2002. Toto usnesení není právně závazné, v praxi se však z něho vychází. Ve Spolkové republice Německo je uzákoněna sice nulová tolerance, ta byla však judikaturou překonána, o čemž svědčí zejména nález Spolkového ústavního soudu 30 BVerfG, SVR 2005, 77. Spolkový ústavní soud uvedl, že nikoli každé prokázání

návykové látky v krvi postačuje ke shledání viny za přešupek. Zjišřena musí být taková koncentrace, u níž se s ohledem na charakter ustanovení, jakožto abstraktního ohrožujícího deliktu, jeví jako možné, že byl řidič omezen ve své způsobilosti k řízení. Musí být dosaženo takové koncentrace, u které je ovlivnění návykovou látkou možné, přičemž faktické ovlivnění nemusí být zjišřeno. Spolkový ústavní soud nestanovil žádné konkrétní hranice, zmínil ale dva posudky – posudek Komise pro určení limitních hodnot (viz výše) a odborníků Kruegera a Berghause, dle nichž hodnota návykové látky v krvi do 2 ng/ml žádné zvýšení rizika pro provoz na pozemních komunikacích nepředstavuje). Spolkový ústavní soud uvedl, že pod hodnotu 1 ng/ml je možnost ovlivnění vyloučena.

b) limitní hodnota 2 ng/ml – Tato hodnota vychází ze stanovisek České společnosti soudního lékařství a soudní toxikologie ČLS JEP a rovněž zahraniční odborné veřejnosti.

Problémem varianty a) je zejména velká nejistota měření u takto nízkých koncentračních hodnot. Při naměření hodnoty 1 ng/ml činí možná odchylka dle německých statistických údajů +/- 0,38 ng/ml, faktická hodnota se tedy nachází na škále od 0,62 ng/ml do 1,38 ng/ml. Tyto hodnoty jsou navíc dle odborné veřejnosti natolik nízké, že ovlivnění řidiče návykovou látkou je vyloučeno.

Zvolena tedy byla varianta b), u níž je možno dostupnými analytickými metodami mnohem přesněji změřit hladinu návykové látky v krvi řidiče, přičemž i u hodnoty na spodní hranici možné odchylky se jeví jako možné, že řidič byl návykovou látkou ovlivněn. Pro účely přestupkového řízení bude vždy rozhodující fakticky naměřená hodnota bez ohledu na možnou odchylku provedeného měření.

Vedle THC jsou častěji vyskytujícími se látkami methamfetamin, amfetamin, 3,4- methylenedioxyamfetamin (MDMA), 3,4-methylenedioxyamfetamin (MDA), kokain a jeho metabolit benzoylkonin, u nichž byla stanovena jako limitní hodnota 25 ng/ml a dále morfin, u něhož byla stanovena hodnota 10 ng/ml. Kokain se v organismu velmi rychle metabolizuje a je v odebraném biologickém vzorku nestálý a rychle se rozkládá na benzoylkonin. Nález benzoylkoninu v krvi bezpečně prokazuje užití kokainu. Limitní hodnoty byly stanoveny rovněž na základě stanovisek odborné veřejnosti. Odborné společnosti jiných evropských států, ale i USA se neshodují v okruhu specifikovaných návykových látek a ve stanovení jejich limitních hodnot v krvi, dosud neexistuje žádná harmonizace v této oblasti. Byly proto stanoveny limitní hodnoty, které jsou spolehlivě měřitelné v českých akreditovaných toxikologických laboratořích a jejichž výše jednoznačně prokazuje přítomnost návykové látky v krvi řidiče. Při naměření těchto limitních hodnot v krevním vzorku řidiče je nepochybné, že řidič před jízdou užil návykovou látku, která mohla ovlivnit jeho způsobilost řídit vozidlo.

Vzhledem k tomu, že mezi řízením vozidla a odběrem vzorku krve uplyne zpravidla určitá doba, například třiceti minut i více, lze ze zjišření jakékoli návykové látky v krvi řidiče usuzovat na skutečnost, že v době řízení vozidla byla koncentrace návykové látky v krvi řidiče několikanásobně vyšší, než jaká byla zjišřena z později odebraného vzorku krve, neboť po konzumaci koncentrace návykové látky v krvi rychle klesá.

Komparativní přehled o limitních koncentračních hodnotách návykových látek v krevních vzorcích v některých členských státech Evropské unie poskytuje následující tabulka:

Návyková l.	THC	Methamfetamin	Amfetamin	MDMA	MDA	Kokain	Benzoylkonin	Morfin
Stát								
Belgie	1		25	25		25	25	10
Dánsko	1	20	20	20	20	20		10
Finsko	1	25	25	25	25	10	10	2,5
Francie	1	50	50	50	50	50		20
Německo	1	25	25	25	25	10	75	10
Velká Británie	2	50	25	50	50	50	50	25
Řecko	1	25	25	25	25	10	10	10
Irsko	2	10	10	10	10	2	10	10
Lucembursko	2	50	50	50	50	50	50	20
Polsko	2	50	50	50	50	50	50	20
Portugalsko	3	5	5	5	5	5	5	5
Slovinsko	0,3	50	20	20	50	10	5	50

Zdroj: [online] http://www.druid-project.eu/cln_031/nn_107548/Druid/EN/deliverables-list/downloads/Deliverable__1__4__2,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/Deliverable_1_4_2.pdf

Pozn.: *Kurzívou* jsou označeny státy, které jako krevní vzorek využívají krevní sérum, popř. krevní plazmu, u ostatních se jedná o vzorek plné krve.

Z výše uvedeného přehledu je zřejmé, že navrhovaná úprava má nejbližší k právní úpravě belgické, německé a řecké.

K § 1 odst. 2

Při měření hladiny návykové látky ve vzorku srážlivé krve je větší přesnosti výsledné hodnoty dosaženo při rozboru krevního séra, které je jednou ze složek plné krve. V případě nutnosti vyšetřit plnou krev je možné zohlednit distribuci plazma/krvinky. V nařízení stanovené limitní hodnoty tedy odpovídají hodnotám zjištěným v krevním séru řidiče.

Neoprávněné vybírání poplatků krajským úřadem Libereckého kraje

JUDr. Ing. Ondřej Horázný

V letošním roce jsem byl opakovaně kontaktován členy asociace autoškol z Libereckého kraje s problémem, kdy je od nich za každou změnu v akreditaci školicího střediska vybírán správní poplatek 3.000,- Kč. Tento poplatek je údajně vybírán na základě nějakého pokynu kontrolního orgánu, tedy zřejmě nějakého konkrétního pracovníka Ministerstva dopravy ČR.

Žádný z dotazovaných ovšem nebyl ochoten se v této věci nechat zastupovat, či poslat alespoň písemný podnět. Samozřejmě, že v takovém případě by kdokoli z výkonné rady byl vázán mlčenlivostí. Vzhledem k tomu, že se jedná o celkem protiprávní zásah do majetkové sféry podnikatele, nelze zůstat stranou. Rozhodl jsem se i s tímto minimem informací se obrátit na ministerstvo.

Stručný právní rozbor věci:

Zákon č. 247/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů (dále jen „Autoškolský zákon“) ukládá provozovateli školicího střediska v § 51 odst. 2, aby povinnost oznámit krajskému úřadu změny údajů rozhodných pro udělení akreditace a předložit o nich doklady do 15 dnů ode dne, kdy k nim došlo. Nic víc. V zákoně není nikde napsáno, že krajský úřad o tomto aktu vydává rozhodnutí. Pro to, aby správní orgán měl za povinnost vydat rozhodnutí, muselo by v Autoškolském zákoně být uvedeno, že se o tomto vede řízení.

Podle článku 2. Ústavy „Státní moc slouží všem občanům a lze ji uplatňovat jen v případech, v mezích a způsoby, které stanoví zákon.“ Podle § 2 správního řádu správní orgán postupuje v souladu se zákony a ostatními právními předpisy a uplatňuje svou pravomoc pouze k těm účelům, k nimž mu byla zákonem nebo na základě zákona svěřena, a v rozsahu, v jakém mu byla svěřena.

Předmětem poplatku podle § 2 zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích je:

(1) *Předmětem poplatků je správní řízení upravené zvláštním právním předpisem a další činnost správního úřadu související s výkonem státní správy (dále jen "úkon"). Úkony, které podléhají zpoplatnění, jsou vymezeny v jednotlivých položkách sazebníku poplatků, který tvoří přílohu k tomuto zákonu (dále jen "sazebník"). Sazebník v jednotlivých položkách dále obsahuje případné osvobození od poplatku, úkony, které nejsou předmětem poplatku, zmocnění správního úřadu při stanovení výše poplatku, popřípadě poznámky, které upravují podrobnosti k jednotlivým úkonům.*

(2) *Úkony zahájené správním úřadem z moci úřední, s výjimkou místního šetření, a úkony související s přestupkovým a s trestním řízením nejsou předmětem poplatku, nestanoví-li sazebník jinak.*

Položka 28

a) Vydání registrace k provozování autoškoly	Kč 2 000
b) Změna rozsahu registrace k provozování autoškoly	Kč 1 000
i) Udělení akreditace k provozování výuky a výcviku v rámci zdokonalování odborné způsobilosti řidičů pro účely profesní způsobilosti řidičů30c)	Kč 3 000

Vzhledem k tomu, že poplatek podléhá pouze „udělení akreditace“, tedy jinými slovy „vydání

rozhodnutí o udělení akreditace“, nepřichází v úvahu, aby za cokoliv jiného byl vybírán poplatek. Krajský úřad v Liberci obchází zákon tím, že o každé změně vydává rozhodnutí, ve kterém uvádí, že provozovatel školicího střediska požádal o „vydání nového rozhodnutí“ a opírá se o ustanovení § 101 písm. e) správního řádu a § 49 odst. 2 Autoškolského zákona.

Správní řád v § 101 písm. e) stanoví, že „provést nové řízení a vydat nové rozhodnutí ve věci lze tehdy, jestliže e) tak stanoví zvláštní zákon“. Zvláštní, tedy „Autoškolský zákon“, v uvedeném ustanovení nehovoří nic o provedení nového řízení. To by muselo být stanoveno zcela jednoznačně v ustanovení § 51 v návaznosti na povinnost v odstavci 2.

Vzhledem k tomu, že vybírání těchto poplatků nemá oporu v zákoně, jedná se ze strany Krajského úřadu Liberec přinejmenším o nesprávný úřední postup. Doporučuji proto všem členům Asociace autoškol, kteří byli nuceni tento poplatek zaplatit, aby se obrátili na Ministerstvo dopravy se žádostí o náhradu škody, která jim byla způsobena evidentním nesprávným úředním postupem Krajského úřadu Libereckého kraje. Postačuje volná forma žádosti s odkazem na tento text a na zákon č. 82/1998 Sb.

Tento právní rozbor byl poslán ministerstvu dopravy s žádostí o sjednání nápravy.

Jak dopravci narazili aneb autoškola za 4.990,- Kč je dle ÚOHS v pohodě

JUDr. Ing. Ondřej Horázný

Kalkulátor nákladů pro autodopravce je závažným protisoutěžním problémem

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže zaznamenal v médiích informace o chystaném plánu Společenství autodopravců Čech a Moravy (SAČM) na vytvoření kalkulační tabulky pro autodopravce. Úřad považuje za nutné upozornit, že uvedená iniciativa by mohla být považována za závažné porušení pravidel hospodářské soutěže.

Tabulka má autodopravcům umožnit spočítat si přesně náklady za dopravu tak, aby při přijímání zakázek nenabízeli podnákladovou cenu. Cílem SAČM je dle zprávy zveřejněné před několika dny v Dopravních novinách distribuce podrobného kalkulačního vzorce mezi všechny autodopravce i jejich odběratele tak, aby byly všeobecně stanoveny minimální ceny, v ideálním případě dokonce závazně pro všechny subjekty na trhu.

Proti tomuto postupu SAČM se Úřad důrazně ohrazuje a současně společenství autodopravců varuje, že vydání podobného kalkulačního vzorce by bylo flagrantním porušením zákona o ochraně hospodářské soutěže. Společenství autodopravců Čech a Moravy je sdružením soutěžitelů, na něž plně dopadá povinnost dodržovat zákaz uzavírat dohody, jejichž cílem či výsledkem je narušení hospodářské soutěže. V tomto případě by se jednalo o vydání zakázaného rozhodnutí sdružení soutěžitelů, které by bylo zjevně způsobitelné ovlivnit nejvýznamnější parametr soutěže o zákazníky, a to rozhodování o ceně a její skladbě. Takový kalkulační vzorec by zřetelně mohl vést k unifikaci cenové politiky členů sdružení, ale i dalších subjektů stojících mimo SAČM. Otázka závaznosti přitom v případě rozhodnutí sdružení soutěžitelů nehraje roli, přísně zakázané je i cenové doporučení či nepřímé určení ceny. Zákon přitom umožňuje Úřadu uložit sdružení soutěžitelů za takto závažný delikt pokutu až do výše 10 % z obrátu dosahovaného všemi jeho členy.

Každý soutěžitel si má určovat svoji obchodní politiku v rámci soutěže s konkurenty samostatně, a to včetně stanovení výše cen (resp. konkrétního návodu na skladbu nákladů), za které nabízí služby svým zákazníkům. Jestliže je soutěžitel vystaven nepříznivé situaci na trhu, případně se rozhodne získat nové zákazníky apod., je zcela legitimní, když poskytuje své služby za cenu, která nepokrývá některé náklady. Stanovení minimálních cen zásadně vede k navýšení hodnoty služeb, což se v konečném důsledku zpravidla projeví i růstem ceny pro konečného spotřebitele.

Společenství autodopravců Čech a Moravy avizovalo předložení kalkulačního vzorce všem autodopravcům a některým orgánům veřejné moci, včetně Úřadu. V této souvislosti Úřad doporučuje SAČM prozatím pozastavit svoji aktivitu a urychleně projednat návrh svého materiálu s příslušnými pracovníky Úřadu.

*Odbor mezinárodní a vnějších vztahů ÚOHS
12/029/HS012*



ÚŘAD PRO OCHRANU HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE

třída Kpt. Jaroše 7, 604 55 Brno, Česká republika, Tel: +420 542 167 288, Fax: +420 542 167 112, www.compet.cz

S problematikou nepřiměřeně nízkých cen se nepotýkají pouze autoškoly. Autodopracvi, resp. jejich sdružení připravovalo kalkulátor cen. Něco podobného bylo v minulosti na webu Asociace autoškol. Po hrozbě ze strany ÚOHS jsme tuto kalkulačku stáhli, byť se domnívám, že výše uvedená hrozba neexistovala. Mám potvrzeno, že se v našem případě jednalo o udání, bohužel se nesmíme dozvědět, kdo byl tím udavačem.

Jaký je rozdíl mezi autodopracvem a autoškolou? Velký. Autodopracve má zadánu zakázku tak, že musí dovézt dané zboží z místa A do místa B. Musí tedy s autem ujet danou vzdálenost. Pokud bude stejná zakázka zadána různým dopravcům, lze teoreticky nabídnout širokou škálu cen i v závislosti na organizaci svozu. Pokud se však bude jednat o převoz tzv. colovozové zásilky, tedy jedna zásilka = jedno auto, potom na cenu bude mít vliv spotřeba auta, mzda řidiče, zda jde o vozidlo nové, či poněkud omšelé. Nicméně vzdálenost bude pořád stejná a ušetřit přepravou po jedné trase pro více zákazníků nepůjde. Cena by se tedy neměla dramaticky lišit. Těžko si lze představit, že by jeden dopravce nabídl dopravu na 100 km za 2000,- Kč a druhý za 700,- Kč.

Autoškola má na první pohled vždy stejné zadání. Minimální rozsah učební osnovy je vždy přesně dán zákonem. S tím si ale málokdo láme hlavu. Klient požaduje plastovou kartičku velikosti kreditky a nic jiného ho nezajímá. Autoškoly pořád pláčejí, že je nás moc a žáků je málo. Není to pravda, tedy není to úplně pravda. Skutečností je, že ročníky 18 letých slábnou. Prakticky ve všech autoškolách v posledních letech klesá počet žáků. Většina nových žadatelů jsou okolo věku 18 let. Z těchto důvodů je zřejmé, že jakýmkoliv snížením ceny nelze v tomto oboru stimulovat celkovou poptávku. Dochází pouze k přerozdělení potenciálních zájemců o kurzy mezi jednotlivými autoškolami v dané oblasti. Tato oblast je dána dostupností veřejné dopravy v daném místě, protože naši žáci na hodiny obvykle jezdí MHD.

V každé takové oblasti je stabilní trh přibližně rozdělený mezi stávající hráče. Pokud na trh vstoupí nový hráč, či jeden z hráčů se rozhodne k expanzi, potom dojde k narušení této rovnováhy. Pokud přitom jeden hráč výrazně sníží cenu, přesune se k němu dočasně určitá část zákazníků. Je více než pravděpodobné, že ostatní hráči jej budou následovat. Poté se poptávka opět usadí, ovšem již v nižší cenové hladině. To je sestupná spirála, která se může opakovat tak dlouho, dokud je to pro zúčastněné hráče ekonomicky únosné. V určitém okamžiku však začíná být problém, jak se dostat zpět do „normální“ cenové hladiny. Klient totiž vidí, že tak nízká cena je standardem a začne ji vyhledávat. Tento problém existuje v řadě míst v ČR. Všichni by to chtěli vrátit zpět na normální cenovou hladinu, ale bojí se propadu náboru. Ano, ten v každém případě nastane, ale posléze se opět vyrovná. To je třeba vydržet.

Žádné ekonomické rozbory zde dělat nebudu. Je to totiž zcela zbytečné a navíc se jimi řada z nás mnohokrát zabývala (viz příspěvky na webu). Všichni dostatečně ovládáme násobilku a víme, kolik za co a komu platíme. Všichni víme, že musíme dodržovat určitá pravidla. A také si všichni umíme spočítat, kolik musíme zaplatit učiteli za mzdu, popřípadě mzdu a náhradu za auto, aby za tuto odměnu byl ochoten pracovat tak, aby jeho práce byla odvedena v řádném množství a kvalitě. Pokud je učitel zaplacen mizerně, potom je to především on, na němž leží problém, jak vyjít s penězi. Provozovatel autoškoly se přitom obvykle tváří, že je vše v pořádku a vše se přesně dodržuje. Jak to ve skutečnosti je, ví jen učitel a obvykle i jeho zaměstnavatel. Jen on a žák ví, kolik kdo odjel hodin, kolik času z vyučovací hodiny bylo využito atd.

Často jsem konfrontován při různých příležitostech s tím, že si žáci stěžují, že autoškoly šidí a podvádí, mají špatnou pověst a úroveň. Co na to lze říci? Jistě to nedělají všichni. Ale stačí si přečíst různá webová fóra a i laik se dovědí, že v řadě autoškol něco není v pořádku. Obecně se bohužel díky tomu tvrdí, že naše pověst není dobrá.

Za chvíli se bude opět jednat o tom, jestli se bude chystat nový zákon, nebo pouze novela stávajícího. Opět se bude řešit problém, jak budou autoškoly vypadat v budoucnu. Víme my, co vlastně chceme? Budeme pořádně připravovat naše žáky na to, aby uměli dobře jezdit, věnovat se jim, mít kvalitní učitele, které baví práce, jezdí v nových autech a nemusí dřít přesčas? Nebo se snažit o to, abychom za nejnižší cenu nabrali co nejvíce žáků, do starých ojetin natankovali LPG, učitelé žáky nějak zpracovali a vypustili na zkoušku, abychom je posléze mohli dřít o peníze za opravné zkoušky a autoškola byla jen strojem na peníze za každou cenu bez ohledu na pověst?

Ti úředníci a poslanci, kteří s námi v rámci jakéhokoli připomínkování komunikují o budoucnosti autoškol, nejsou hlupáci, a v problematice se slušně orientují. Nedávno nám novelou vyhlášky nařídili do vozáků a průkazek psát začátky a konce hodin. Zdánlivá zbytečnost. Ovšem když slyším, jak žáci

jezdí někde 14 „jízď“ nebo jezdí po dvou celkem 90 minut a každý přitom odchází se zapsanou dvouhodinou, nedívám se tomu. Veškeré represe a opatření proti tomu, aby se věci neděly nekalým způsobem, vždy odnese poctivá většina. Ale existuje v autoškolách vůbec poctivá většina? To je ovšem otázka do pranice. Nemůžeme se divit, až budeme za chvíli povinně vykazovat všechny jízdy s pomocí GPS tak, aby podvody byly doslova a do písmene znemožněny. Chcete se toho dožít? Věřte, že mě už nebaví bojovat za naše práva za situace, když nám naši kolegové, a to mnohdy i členové Asociace autoškol, neustále vrážejí nože do zad a pokouší se dokázat ekonomicky nemožné jen za účelem svého pochybného přežití. Všechno pozitivní, co se nám někdy podaří prosadit, vzápětí vždy část z nás zneužije pro nekalou soutěž a svoje krátkodobé výhody.

Dne 23.1.2013 proběhla v Olomouci konference o psychické způsobilosti řidičů k řízení. Informace najdete na tomto webu: <http://contexo.cz/cs/doprava3/obsah/program-9> Mimo jiné tam měl příspěvek pan Oslík, který se kriticky vyjadřoval ke stavu v autoškolství. Název jeho příspěvku zněl: „*Aby autoškoly zůstaly školami*“. Obávám se, že tomu tak velmi často není. V závěru pan Oslík navrhuje, že by bylo dobré zastavit cenové podbízení regulovanými státními cenami. Potíž je v tom, že zákon to jednak nepřipouští a hlavně si myslím, že by to našemu oboru ani nepomohlo. Byl jsem letos osobně na ÚOHS v Brně a hovořil jsem tam s několika vedoucími pracovníky. I když někdo provozuje autoškolu za ceny zcela evidentně nedosahující ani provozních nákladů, tedy 4900,- Kč (a zrovna v Brně), nelze s tím nic z hlediska hospodářské soutěže prakticky nic dělat. Mohli bychom tím ohrozit hospodářskou soutěž, jak jste se dočetli výše.

Zákon o silničním provozu z dílny BESIPu

BESIP připravil Zákon o silničním provozu s názornými spoty a animacemi



BESIP připravil komentovaný [Zákon o silničním provozu](#) doplněný vybranými judikáty, ale především velkým množstvím názorných spotů a rovněž tak animací (poskytnutých v rámci vzájemné spolupráce portálem www.zakruta.cz).

„Novinka poslouží nejen jako doplňkový materiál pro přípravu budoucích řidičů v autoškolách či při periodických školeních řidičů, ale názornou odpověď na otázky týkající se každodenní správné aplikace pravidel silničního provozu zde může najít i široká veřejnost,“ říká šéf oddělení BESIP Roman Budský.

Průběžně aktualizovaný materiál je doplněn [přehledem dopravních značek se stručným komentářem](#), k prověření znalostí poslouží [e-testy](#) umístěné na webových stránkách [Ministerstva dopravy](#).

Publikaci najdete zde:

<http://www.ibesip.cz/cz/legislativa/silnicni-zakon-s-komentarem>

BESIP
Ministerstvo dopravy

Pro bližší informace kontaktujte:

Roman Budský vedoucí BESIP

mobil: +420 725 129 861

e-mail: roman.budsky@mdcr.cz

