

Autoškolské noviny



Únor 2015

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

www.asociaceautoskol.cz

e-mail : asociace@autoskol.cz

Mobil : 739 093 643

Telefon : 222 722 821

Vážení kolegové a kolegyně,

přichází Nový rok bez šikany technických kontrol pro majitele nových aut,

přinášíme Vám informace z EFA o tom, co v Bruselu připravují pro autoškoly,

připomínáme členům zaplacení členského příspěvku,

dozvíte se, co nového v případě slevy na silniční dani pro autoškoly,

připravované novely zákona č. 361/2000 Sb.,

informace o realizovaném semináři,

s konečně je tu nabídka zákona č. 247/2000 Sb. s komentářem

Výkonná rada AA ČR

Členský příspěvek pro rok 2015 a Valná hromada 2015

Ing. Jan Černý, člen VR AA ČR o.s.

Pro rok 2015 je stejně jako loni stanoven členský příspěvek 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 31.3.2015.**

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 složenkou, 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.

Termín Valné hromady Vám sdělíme a pozvánku s návrhem upravených stanov dle požadavku nového Občanského zákoníku Vám zašleme hned po dokončení návrhu stanov.

Technické kontroly vozidel autoškol nově

JUDr. Ing. Ondřej Horázný

Konečně jsme se dočkali! Od 1. 1. 2015 vstoupila v účinnost novela zákona č. 56/2001 Sb. Kromě toho, že se mění polopřevody na převody apod., pro nás autoškoláky je naprosto zásadní změna. Při přihlašování nového vozidla už nám nikdo nebude omezovat platnost technické prohlídky. Při ceně STK osobního auta cca 700 Kč a emisí cca 500 Kč je to 1200,- Kč za rok. Při životnosti osobního auta 6 let každý vydal 5x1200 = 6000,- Kč za STK a emise. Nově to bude 1200,- Kč po 4 letech. Úspora za 6 let bude 4800,- Kč. Pokud bude auto provozováno déle, potom bude úspora o něco nižší. I tak je to 800,- Kč/rok krát cca 3000 aut v autoškolách v ČR, to je 2.400.000,- Kč ročně pro nás!

Boj za rovnoprávnost našich vozidel jsme svedli před 4 lety a věřte, že to bylo velmi náročné. Tehdy jsme oslovili anketou přes tisíc autoškol a získali jsme asi 700 odpovědí do ankety stran dopravních nehod, způsobených technickou závadou.

Tuto výhodu budou využívat všichni provozovatelé autoškol, nikoli pouze členové AAČR. Zde se opět prokázalo, že v jednotě je síla, která nám pomohla přesvědčit úředníky ministerstva, aby změnilí názor.

Asociace autoškol děkuje všem, kteří se na tomto vítězném boji jakkoli podíleli, třeba jen svým členstvím a členským příspěvkem.

Zpráva ze setkání členů Evropské federace autoškol EFA- Frankfurt 27. 1. 2015

Ing. Aleš Horčíčka

EFA 27.1.2015 - FRANKFURT

Zpráva ze zasedání

Hlavní program:

Definování minimálních standardů k provozování autoškoly uvnitř EU

Úterý 27.1.2015

9:00 – PARK INN HOTEL - FRANKFURT

Na jednání EFA týkající se minimálních standardů pro provozování autoškoly v rámci EU se účastnilo 30 zástupců členských států EU.

Úvodní přivítání zrealizoval prezident EFA JOHN LEPINE.

9:10 – prezentování požadavků na minimální standardy k provozování autoškoly jednotlivých zemí EU

Portugalské a Rakouské požadavky na provozování autoškoly, výběr (Recepce, Prostor pro učitele, sociální zázemí, prostor pro vedení autoškoly, vše vyjádřeno minimální m2)

Španělsko deklarovalo, že pokud nebudou stanoveny minimální standardy k provozování autoškoly, tak nebude členem EFA.

9:30 – Požadavky na ředitele, manažera autoškoly

- Musí mít všechny skupiny řidičských průkazů, které chce autoškola provozovat.
- Minimálně 2 roky profesní průkaz učitele příslušných skupin řp
- Musí být morálně a trestně bezúhonný

10:00 – Procedury

- je třeba mít učební osnovu všech kurzů (již máme v zákoně, některé státy nemají)
- je třeba mít uzavřenu se zákazníkem smlouvu, která řeší obchodní podmínky...

13:00 – Požadavky na materiální vybavení

- počítačová technika, software, dopravní značení

13:30 – Podmínky k provozování autoškoly – technické vybavení

- samostatné prostory pro administrativu, komunikaci s žáky, recepci, učebny, trenažerovny, parkování
- výcviková vozidla pro každou skupinu, označená transparentem se 2 ovládaními, přídatnými zrcátky,
- detailní přehled všech podmínek přineseme v dalším materiálu...

15:00 – John Lepine poděkoval všem účastníkům jednání za přínosné jednání. Materiál bude postoupen CIECA a EU.

O dalším postupu při vytváření EU směrnice Vás budeme informovat...



Minimální podmínky pro autoškoly v EU

JUDr. Ing. Ondřej Horázný, Ing. Aleš Horčíčka

Výsledkem jednání EFA ve Frankfurtu dne 27. 1. 2015 je níže uvedený materiál, který Vám dáváme k dispozici v překladu. Na první pohled se Vám může zdát, že většina věcí je samozřejmá a u nás je obsažena ve stávajících předpisech. Je ovšem potřeba se na to dívat naprosto jinou optikou. V některých zemích, např. Velká Británie, není autoškola vůbec povinná, neexistuje teoretická výuka, nejsou vůbec povinné hodiny. Přesto má tato země jedny z nejlepších výsledků v nehodovosti. Je to dáno velmi přísnou zkouškou. Jinde, např. v Portugalsku je vše naprosto přeregulováno. Jako příklad lze uvést to, že v okruhu 500 metrů od autoškoly si nikdo jiný nesmí otevřít jinou autoškolu. Dále je třeba smlouvou prokazovat, kde parkují vozidla při střídání žáků (tedy mít vyhrazená stání) atd. Požadavky v různých státech jsou, jak se říká, „ode zdi ke zdi“.

Níže uvedený materiál v EFA je reakcí na to, že příslušné orgány CIECA (sdružení zkušebních organizací) nepovažovaly za vhodné jakkoli regulovat autoškoly stanovením minimálních nároků na jejich činnost. To by v důsledku znamenalo v horizontu několika málo let vznik směrnice, která by totálně deregulovala naši činnost. Tento materiál vznikl právě proto, aby existovala jakási povinná minima, která budou pro členské státy závazná.



Minimum Standards for Driving Schools

The European Driving Schools Association (EFA) note that whilst the structure of the driver training industry varies considerably between countries in Europe there is a link between high quality trainers, working from high quality driving schools and producing high quality new drivers.

Regardless of any particular business model in use, all driving teachers working in driving schools must be of high standard properly licensed, qualified and supervised.

All driving schools should meet the standards contained in this document.

A dále již v českém překladu:

Minimální standardy pro provozování autoškol

Evropská asociace autoškol (EFA) podotýká, že i přesto, že se struktura oboru autoškol výrazně liší mezi jednotlivými státy v Evropě, existuje spojitost mezi vysokou kvalitou vyučujících pracujících v kvalitních autoškolách, a výchovou vysoce kvalitních řidičů.

Bez ohledu na konkrétní obchodní model, v praxi musejí všichni učitelé autoškoly, pracující v autoškolách být na vysoké úrovni, kvalifikovaní a pod dohledem.

Všechny autoškoly by měly splňovat standardy obsažené v tomto dokumentu.

Manažer Autoškoly

- v různých zemích a podnicích se používají různá označení pro funkci manažera, provozovatele, nebo ředitele; v tomto kontextu se jedná o osobu, která může být majitel, nebo osoba odpovědná majiteli/majitelům za každodenní řízení autoškoly („odpovědný zástupce“).
- manažer autoškoly by měl být odpovědný za smluvní vztahy se zákazníky, zaměstnanci a s dodavateli
- manažer autoškoly musí být schopen hodnotit výcvik poskytovaný jeho zaměstnanci (učiteli autoškoly)

Škola je povinna prokázat, že:

- manažer vykonal minimálně dvouletou praxe jakožto kvalifikovaný učitel řízení kategorie B jak v teoretickém, tak v praktickém výcviku.
- Manažer autoškoly je schopen prokázat schopnost hodnocení poskytovaného výcviku
- manažer je způsobilou osobou k řízení autoškoly a má potvrzení o bezúhonnosti, které jsou v dané zemi vyžadované

Postupy autoškol

Správné postupy jsou nezbytné k usnadnění hladkého chodu autoškoly a k zajištění odpovídajícího průběhu výcviku pro všechny klienty.

Škola je povinna prokázat, že:

- učební plány jsou v souladu s osnovami školení, stanovenými národní legislativou
- všichni žáci mají podepsanou písemnou smlouvu, včetně všeobecných obchodních podmínek autoškoly
- autoškola vede příslušné záznamy o průběhu výcviku a pokrocích svých studentů

- k těmto záznamům je přístupováno důvěrně a jejich bezpečnost a soukromí je chráněno
- je zajištěno zdraví a bezpečnost studentů
- je zajištěna ochrana dětí a zranitelných osob

Výukové materiály autoškol

Autoškola musí být vybavena odpovídajícími výukovými materiály a vybavením pro usnadnění výuky.

Škola je povinna prokázat, že:

- výukové materiály jsou vhodné pro daný účel
- jsou aktuální a v dobrém stavu
- vybavení je řádně udržováno a průběžně obnovováno

Prostory autoškoly

Pro vytváření příznivých podmínek pro zákazníky a zaměstnance je důležité, aby prostory autoškoly byly náležitě udržovány a aby učebny byly odděleny od prostor pro přijímání žáků (recepcí)

Škola je povinna prokázat, že:

- prostory, používané školou a přístupné veřejnosti musí
- mít oddělené místnosti pro:
 - o recepci
 - o učebny
 - o sociální zařízení (toalety)

Vozidla autoškol

Tyto normy by měly být použity pokud možno ve všech kategoriích výcvikových vozidel.

Pro vytváření příznivých podmínek pro klienty a zaměstnance musí být vozidla vhodná pro daný účel použití a musí být vybavena předepsaným vybavením.

Škola je povinna prokázat, že:

- výcviková vozidla skupiny B mají:
 - o čtyři dveře
 - o dvojí ovládání pedálů
 - o dvojí zrcátka
 - o označení výcvikového vozidla (značka nebo cedule)

Zajištění kvality autoškol

Je důležité, aby autoškola měla systém zajišťování kvality, aby bylo zajištěno, že výcvik a služby, poskytované klientům jsou v odpovídající kvalitě.

Škola je povinna prokázat, že:

- zaměstnanci jsou řádně proškoleni a je na ně dohlíženo
- postupy při výuce jsou srozumitelné a jsou dodržovány
- standardy jsou správně dodržovány
- výukové materiály jsou řádně obnovovány
- výukové vybavení je pravidelně udržováno
- prostory autoškoly jsou řádně udržovány
- vozidla autoškol jsou správně opravována a udržována

Silniční daň pro nákladní auta – další vývoj

Ing. Aleš Horčíčka

Dne 10.12.2014 se u Krajského soudu v Ústí nad Labem – pobočky v Liberci konalo soudní jednání ve věci žaloby společnosti Horčíčka s.r.o. proti Odvolacímu finančnímu ředitelství ČR. Předmětem tohoto jednání bylo prosadit uplatnění slevy na dani pro autoškoly provozující výcviková vozidla nad 3,5 tuny. Při jednání nás zastupoval daňový poradce Ing. Rambousek. Dle našeho předpokladu justice podpořila názor Odvolacího finančního ředitelství, přitom vůbec nevzala v potaz naši přednesenou argumentaci.

Od začátku jsme s Ing. Rambouskem i JUDr. Horázným předpokládali, že budeme muset tuto kauzu dotáhnout až ke kasační stížnosti u Nejvyššího správního soudu. Ta byla na počátku měsíce ledna 2015 skutečně podána. Rád bych v této situaci zmínil, další správní poplatek ve výši 5000 Kč, který jsme do této kauzy investovali a zároveň nezištnou právní pomoc Ing. Rambouska a JUDr. Horázného, který kasační stížnost jako advokát podával.

Rád bych při této příležitosti zmínil, že silniční daň máme uhrazenou v plné výši i bez započtení slevy na dani a nejedná se nám tedy o náš osobní prospěch, ale chceme principiálně dotáhnout tuto kauzu do jednoznačného konce, který by snad mohl provozovatelům autoškol uspořit nemalé náklady...

Připravovaná novela zákonů č. 361/2000 Sb. a č. 247/2000 Sb.

JUDr. Ing. Ondřej Horázný

V listopadu loňského roku Asociace autoškol připomínkovala novelu zmiňovaných zákonů. Pro nás tam nebylo nic zásadně problematického. Přesto se však v rámci připomínkování objevil jeden návrh z pera Krajského úřadu Jihomoravského kraje, který navrhuje zcela zbytečnou, byrokratickou a administrativně náročnou povinnost: u pravidelného školení oznamovat před zahájením školení data a hodiny veškeré výuky, nikoli jen zahájení kurzu, jako dnes. A aby toho nebylo málo, hlášení o ukončení kurzů by se podle autora tohoto vylepšení měla kromě všech obcí posílat i do obce, kde je provozovna školicího střediska.

Jako zlepšení lze kvitovat snad jen to, že zkoušky se budou moci dělat v místě provozovny, nikoli sídla.

Pokud jde o zákon o silničním provozu, změny budou v těchto oblastech:

- drobné doplnění základních pojmů (vozovka, chodník)
- povinnost odstranit námrazu z oken
- možnost zadržení osvědčení o registraci vozidla při nebezpečné závadě
- policie a další složky budou moci velmi rozsáhle ***„je-li to nezbytně nutné k plnění úkolů stanovených zvláštním právním předpisem“*** nerespektovat nejvyšší dovolenou rychlost (rozšíření výjimky v §18 odst.9)
- policie a další složky nebudou muset respektovat ***„při plnění jejich povinností“*** ustanovení § 27 zákona o silničním provozu, zakazující zastavení a stání. Obzvláště pikantní je možnost, kdy policejní vozidlo bude smět legálně stát ***„na jiných místech, kde by tím byla ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, zejména jízda ostatních vozidel“***, přitom však bude muset učinit opatření, aby bezpečnost ohrožena nebyla. To je protimluv a vylučuje se to. Ale v Kocourkově je jistě možné vše.
- nepochybně přínosná pro bezpečnost bude povinnost pro chodce nosit za snížené viditelnosti reflexní prvky
- zavádí se pravidla pro provoz Segwayů. Pikantní je, že v původním návrhu byl jejich provoz paušálně zakázán až na místa, kde to obec povolí.... Nakonec zvítězil zdravý rozum. Kéž by tomu tak bylo vždy.
- změni se status dopravně psychologického vyšetření
- změni se trochu podmínky pro ukládání kaucí
- dojde k drobným změnám v přestupcích
- se skupinou B1 nebude možné řídit tříkolová vozidla skupiny A1

Vzhledem k tomu, že zákon ještě neprojednává vláda, je zbytečné se jím zabývat podrobněji. Obecně lze konstatovat, že je to až na výjimky novela zbytečná.

Seminář „Uložení a zajištění nákladu“

Miloš Šlajchrt

27. listopadu uspořádala Asociace Autoškol seminář na téma „Upevnění nákladu“ pro všechny zájemce o tuto problematiku, nejen z řad členů Asociace. Seminář se konal v Domově mládeže SŠAI v Praze Libuši za což patří poděkovat, zejména Mgr. Tomáši Šimůnkovi, který prostory a zajištění semináře zorganizoval.

Přednášejícím byl Ing. Luděk Florian z Centra služeb pro silniční dopravu, který se v této firmě uvedenou problematikou zabývá a provádí školení nejen řidičů, dopravců ale i Policie ČR, tedy je osobou mající o této problematice dostatečný přehled.

Zajištění a uložení nákladu na vozidlech je jedním z nejdůležitějších a zároveň nejproblematictějších článkem přepravního procesu. Navíc u českých dopravců a to zejména ve vnitrostátní dopravě často věci podceňovanou a na okraji zájmu. Na úvod dostali účastníci semináře k vyplnění krátký test, aby sami měli možnost zhodnotit své znalosti z uvedené problematiky. Poté se ujal slova Ing. Florian a pomocí zpracované prezentace začal seznamovat účastníky semináře s danou problematikou, tedy s legislativou jak národní, tak i evropskou, upravující povinnosti odesílatelů, přepravců, dopravců, řidičů, tedy všech účastníků přepravního řetězce. Úvod semináře byl zaměřen na vysvětlení fyzikálních veličin a zákonitostí se kterými je nutno pracovat při řešení zajištění nákladu. Důležitou součástí správného zajištění nákladu je správný výběr přepravního prostředku, „ne každá plachta se hodí“ a tak byly vysvětleny i základní požadavky norem na konstrukci a provedení nástaveb pro přepravu jednotlivých komodit, rozdíly v požadavcích norem 12642L a 12642XL na konstrukci vozidel. K tomu patří i použití vhodných upínacích, vázacích a podpůrných prostředků, jejich správné užití a kontrola. Na silnicích a při školení řidičů se setkáváme nejčastěji s jediným způsobem užití vázacích prostředků, kdy náklad je někdy naprosto nevhodně a tím pádem i nedostatečně zajištěn vrchním vázáním, možná proto že řidič jiný způsob nezná. Důvod „zboží se nedá kurtovat a proto jsem nezajistil“ je častý, ale naprosto chybný. Byly vysvětleny další možné způsoby zajištění nákladů a to jak smyčkové vázání, tak i různé způsoby blokování nákladu a výplní k tomuto účelu užívaných.

Po přestávce seminář pokračoval výkladem a příklady zajištění jednotlivých specifických druhů nákladu jako jsou balíky, svitky a pod, a jak při klasické přepravě tak i v režimu nadrozměrné přepravy. Byly prezentovány vzorové příklady výpočtů těžiště, počtu vázacích prostředků a podobně. Zároveň byly prezentovány i příklady chyb a zjištěných závad při silničních kontrolách, kterých se Ing. Florian aktivně účastní. Byl představen softwarový produkt Cargo Securing. Je pomocníkem pro výpočet počtu upevňovacích prostředků. Aplikace umožňuje provést výpočet dle používaných norem VDI 2700 (Německo), EN 12195-1:2003 (předchozí evropská norma) a EN 12195-1:2010 (aktuální evropská norma).

Na konec, ale i v průběhu semináře, mnohdy ve vzrušených diskuzních příspěvcích a dotazech, se účastníci semináře shodli na tom, že chybí legislativa, která by alespoň část odpovědnosti za přepravu nákladu resp. zajištění nákladu přenesla na odesílatele, který by jako zbožiznalec měl znát lépe než přepravce, resp. řidič vlastnosti, hmotnost a možnosti zajištění nákladu. Jistě by to přispělo ke zlepšení stavu v této oblasti. Ale to je na jiné téma....

Semináře se zúčastnilo dle prezenční listiny 25 zájemců o tuto problematiku, kterým bylo umožněno stáhnout a použít uvedenou prezentaci Ing. Floriana pro svoji další práci. Bylo provedeno základní seznámení s uvedenou problematikou, a pokud by z řad autoškoláků a majitelů školicích středisek byl zájem, bylo dohodnuto, že by bylo možno pokračovat v hlubším seznámení s uvedenou problematikou formou jakéhosi školení pro pokročilé, tedy výpočty a konkrétními řešeními jednotlivých případových studií. Mám pocit, že každý účastník semináře, mohl odcházet s dobrým pocitem, že nešlo o přehlídku ztraceného času, jak to někdy bývá. Ještě jednou se sluší poděkovat za odvedenou práci Ing. Florianovi a zajištění prostor a organizaci Mgr. Tomáši Šimůnkovi a jeho spolupracovníkům.